ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS353/R
31 de marzo de 2011

(11-1443)

Original: inglés

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

Informe del Grupo Especial

ICC SUPRIMIDA, DONDE SE INDICA [***]

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN 1
A. RECLAMACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 1
B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL 1
C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 3
II. ELEMENTOS DE HECHO 4
III. SOLICITUDES DE CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES 5
A. COMUNIDADES EUROPEAS 5
B. ESTADOS UNIDOS 6
IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES 6
A. CUESTIONES PRELIMINARES 7
1. Argumentos de las Comunidades Europeas 7
2. Argumentos de los Estados Unidos 8
B. PROGRAMAS DE SUBVENCIÓN 10
1. Argumentos de las Comunidades Europeas 10
a) Reseña general 10
b) Medidas de ayuda estatal 15
i) Estado de Washington y municipios de dicho Estado 15
Incentivos fiscales estatales y locales 16
Subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site 19
ii) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado 21
Ventajas fiscales IRB de Wichita 21
Bonos KDFA 22
Argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la transacción Boeing-Spirit 22
iii) Estado de Illinois y municipios de dicho Estado 24
Paquete de traslado de Boeing 24
Rescisión del contrato de arrendamiento anterior 25
c) Medidas del Gobierno Federal de los Estados Unidos 25
i) Investigación y desarrollo aeronáuticos en los Estados Unidos 26
La ayuda para investigación y desarrollo no constituye una compra de un servicio 28
NASA 29
DOD 35
DOC 38

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

ii) Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD *38*
iii) Programa IR&D/B&P de la NASA y el DOD *40*
iv) Instalaciones, equipos y empleados de la NASA y el DOD *42*
v) Donaciones del DOL para formación de trabajadores del 787 ..... *43*
vi) EVE/IET *44*
d) Refutación de los Estados Unidos 45
2. Argumentos de los Estados Unidos 46
a) Reseña general de los argumentos relativos a la existencia de subvenciones y la carga de la prueba 46
b) Medidas de ayuda estatal 49
i) Estado de Washington y municipios de dicho Estado *49*
Incentivos fiscales estatales y locales 49
Subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site 51
Conclusión sobre las medidas del Estado de Washington 53
ii) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado *54*
Ventajas fiscales IRB de Wichita 54
Bonos KDFA 56
iii) Estado de Illinois y municipios de dicho Estado *56*
Paquete de traslado de Boeing 56
Rescisión del contrato de arrendamiento anterior 57
c) Medidas del Gobierno Federal de los Estados Unidos 57
i) Investigación y desarrollo aeronáuticos en los Estados Unidos *57*
Los pagos para investigación y desarrollo constituyen una compra de servicios por una remuneración adecuada 59
NASA 60
DOD 70
DOC 77
ii) Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD *78*
iii) Programa IR&D/B&P de la NASA y el DOD *82*
iv) Instalaciones, equipos y empleados de la NASA y el DOD *86*
v) Donaciones del DOL para formación de trabajadores del 787 ..... *86*
C. SUBVENCIONES PROHIBIDAS 87
1. Argumentos de las Comunidades Europeas 87
2. Argumentos de los Estados Unidos 89

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

D. EFECTOS DESFAVORABLES 91
1. Argumentos de las Comunidades Europeas 91
a) Reseña de los argumentos 91
b) Examen de la causalidad en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 98
c) Argumentos relativos al período de referencia 100
d) Argumentos relativos a los efectos de las subvenciones estadounidenses 101
i) Tipo de subvenciones y determinantes de los efectos de las subvenciones estadounidenses 101
ii) Naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos 102
iii) Magnitud de las subvenciones estadounidenses 104
iv) Efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses 106
v) Efectos en la tecnología de las subvenciones estadounidenses 110
vi) Relación entre los efectos sobre los precios y en la tecnología de las subvenciones estadounidenses 112
e) Argumentos relativos a los tres mercados de LCA 112
f) Conclusión 116
2. Argumentos de los Estados Unidos 117
a) Introducción 117
b) Argumentos relativos a la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas 117
i) Argumentos relativos al análisis de la causalidad efectuado por las Comunidades Europeas en el marco del párrafo 3 del artículo 6 121
ii) Cuantía y magnitud de las supuestas subvenciones 130
iii) Argumentos relativos a la alegación de las Comunidades Europeas concerniente a los efectos sobre los precios 132
iv) Argumentos relativos a la alegación de las Comunidades Europeas concerniente a los efectos en la tecnología 135
V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS 140
A. AUSTRALIA 140
1. Introducción 140
2. Contribución financiera 140
a) Pertinencia de la naturaleza de la acción gubernamental 140
b) Pertinencia del suministro de una contraprestación en virtud de pactos contractuales 140
c) Asistencia en materia fiscal 141
d) Asistencia en materia de investigación y desarrollo 142
i) Aplicación del criterio jurídico a la asistencia en materia de investigación y desarrollo 142

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

ii) Las medidas comprendidas en el sentido de "contribución financiera" *142*

iii) Trato en el marco del Acuerdo SMC de la "asistencia para actividades de investigación" prestada por el gobierno *143*

iv) Asistencia para investigación y desarrollo en el marco de los programas de la NASA y el DOD *144*

v) Tecnologías de doble uso *145*

vi) Trato del fruto de las actividades de investigación y desarrollo *146*

3. Beneficio **146**

a) Criterio jurídico para determinar un "beneficio" 146

b) Ayuda fiscal 147

c) Asistencia para la investigación y el desarrollo 147

4. Infraestructura general **148**

5. Especificidad **148**

6. Supeditación *de facto* a las exportaciones **148**

7. Efectos desfavorables **149**

a) Períodos de referencia para evaluar el perjuicio grave 149

b) Efectos acumulados 149

c) Amenaza de perjuicio grave 149

B. BRASIL 149

1. Introducción **149**

2. El hecho de que los Estados Unidos 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 desfavorables según proceda **150**

3. La financiación concedida con arreglo a un contrato gubernamental de investigación y desarrollo no debe utilizarse para que un Miembro se escude frente a las obligaciones que le impone el Acuerdo SMC **151**

4. Subvenciones encubiertas como compras de servicios **151**

5. El Grupo Especial no debe interpretar de manera demasiado restringida la expresión "grupo de empresas o ramas de producción" que figura en el párrafo 1 del artículo 2, en especial al analizar las subvenciones en el sector de las aeronaves **152**

6. Una contribución financiera otorgada a un tercero no vinculado puede conferir un beneficio a Boeing **153**

7. El suministro de instalaciones, equipos y empleados por parte del Gobierno de los Estados Unidos a Boeing puede constituir contribuciones financieras que confieren un beneficio **153**

8. Efectos desfavorables **154**

9. Teorías sobre la causalidad **156**

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

10. El Grupo Especial debe rechazar los argumentos formulados por las Comunidades Europeas en relación con el Acuerdo de 1992 157

C. CANADÁ 157

1. Introducción 157

2. Compra de servicios 158

3. Derechos de propiedad intelectual 159

4. Infraestructura general 160

a) El alcance de la exclusión de la infraestructura general 160

b) El trato apropiado de las mejoras de la infraestructura general en el marco del Acuerdo SMC cuando las mejoras benefician a determinados usuarios en particular 161

c) La distinción que debe establecerse entre el concepto de no general por lo que respecta a la infraestructura y el concepto de especificidad por lo que respecta a las subvenciones 162

d) Proposiciones pertinentes para el examen de las supuestas subvenciones de infraestructura 162

5. El Programa ATP y la especificidad prevista en el artículo 2 163

6. Supeditación *de facto* a las exportaciones 166

7. Perjuicio grave 167

D. CHINA 169

1. Introducción 169

2. Mejor información disponible y conclusiones desfavorables 169

a) Mejor información disponible 169

b) Conclusiones desfavorables 170

3. Triple análisis para determinar la especificidad *de facto* 172

4. Amenaza de perjuicio grave 173

5. Conclusión 174

E. JAPÓN 174

1. Un examen de la especificidad desde el punto de vista jurídico debe basarse en la totalidad del marco legal conforme al cual se concede la supuesta subvención 174

2. Observaciones acerca de determinados elementos del análisis que el Grupo Especial debe emprender para evaluar si las supuestas subvenciones de los Estados Unidos causan un perjuicio grave 176

a) El Grupo Especial debe asegurarse de que el período de referencia sea suficiente para permitir que se lleve a cabo la evaluación objetiva requerida del asunto que tiene ante sí 176

b) El Grupo Especial debe evaluar si el perjuicio grave alegado se deriva de las subvenciones en litigio 177

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

c) A los efectos del párrafo 3 del artículo 6 los términos "importaciones" y "exportaciones" exigen consideración especial y apropiada a la luz de la naturaleza de la rama de producción de LCA 179

F. COREA 180

1. Para acreditar una presunción *prima facie*, un Miembro que alegue la existencia de una subvención recurrible debe "demostrar" que existen todos los elementos previstos en el Acuerdo SMC 180

2. La constatación del beneficio debe basarse en la comparación entre las condiciones del supuesto programa de subvenciones y las condiciones comparables disponibles en el mercado comercial 180

3. Proporcionar infraestructura general no debe constituir una contribución financiera del gobierno 181

4. Una subvención a la exportación solamente puede constatarse cuando la concesión de la subvención está "vinculada" a exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos 181

VI. REEXAMEN INTERMEDIO 182

A. INTRODUCCIÓN 182

B. SOLICITUDES DE MODIFICACIONES DEL INFORME PROVISIONAL PRESENTADAS POR LAS PARTES 183

1. Nota 1096 183

2. Párrafo 7.147 183

3. Párrafos 7.163 y 7.164 184

4. Párrafo 7.165 185

5. Párrafo 7.288 185

6. Párrafo 7.291 186

7. Párrafo 7.296 187

8. Párrafo 7.540 187

9. Párrafos 7.751 y 7.778 188

10. Párrafo 7.768 189

11. Párrafo 7.841 189

12. Párrafo 7.848 y nota 2145 190

13. Párrafo 7.882 190

14. Párrafo 7.944 y nota 2286 191

15. Párrafo 7.982 192

16. Párrafo 7.1038 193

17. Párrafo 7.1078 193

18. Párrafos 7.1079 y 7.1076 194

19. Nota 2500 195

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

20. Párrafo 7.1099 195
21. Párrafo 7.1100 196
22. Párrafo 7.1121 y nota 2542 197
23. Párrafo 7.1148 198
24. Párrafo 7.1176 198
25. Párrafo 7.1184 199
26. Párrafo 7.1196 200
27. Nota 2672 200
28. Párrafo 7.1276 200
29. Párrafos 7.1309 y 7.1310 201
30. Párrafo 7.1431 d) y fila correspondiente a la NASA en el cuadro del párrafo 7.1433 202
31. Párrafo 7.1433, fila del cuadro correspondiente al Estado de Washington 203
32. Párrafo 7.1595, nota 3217 204
33. Párrafo 7.1606 205
34. Párrafo 7.1701 206
35. Párrafo 7.1701 y nota 3458 208
36. Párrafos 7.1786 y 7.1787, nota 3596 y párrafos 7.1790-7.1794, 7.1854 a) y 8.3 a) i) 209
37. Párrafo 7.1788 210
38. Párrafo 7.1810 210
39. Párrafo 7.1814 y nota 3637 211
40. Párrafo 7.1818 y nota 3646 212
41. Párrafo 7.1822 212
42. Apéndice VII.F.1, párrafos 3-10 213
43. Apéndice VII.F.2, párrafo 74 213
VII. CONSTATACIONES 214
A. INTRODUCCIÓN 214
B. FUNCIÓN DEL GRUPO ESPECIAL, INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS Y CARGA DE LA PRUEBA 216
1. Función del Grupo Especial 216
2. Interpretación de los tratados 216
3. Carga de la prueba 217
C. CUESTIONES PRELIMINARES 218
1. Decisión del Grupo Especial relativa a las solicitudes de ampliación de los derechos de tercero 218

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

2. Decisión del Grupo Especial relativa a la solicitud de una resolución preliminar con respecto al Anexo V del Acuerdo SMC presentada por las Comunidades Europeas 220

D. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS EN LITIGIO CONSTITUYEN SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC 223

1. Introducción 223

2. Estado de Washington y municipios de dicho Estado 229

a) Incentivos fiscales en virtud del HB 2294 229

i) Introducción 229

ii) Las medidas en litigio 230

Reducción del impuesto B&O del Estado de Washington 231

Bonificaciones fiscales B&O del Estado de Washington para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad 233

Exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos y para servicios y equipos de construcción en el Estado de Washington 235

Exenciones del impuesto especial sobre arrendamientos y de los impuestos sobre la propiedad del Estado de Washington 237

iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 238

Argumentos de las Comunidades Europeas 238

Argumentos de los Estados Unidos 247

Argumentos de los terceros 253

Evaluación realizada por el Grupo Especial 254

iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 273

Argumentos de las Comunidades Europeas 273

Argumentos de los Estados Unidos 275

Evaluación realizada por el Grupo Especial 276

v) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing 283

Argumentos de las Comunidades Europeas 284

Argumentos de los Estados Unidos 289

Evaluación realizada por el Grupo Especial 294

vi) Resumen de las conclusiones relativas a las medidas fiscales establecidas por el Estado de Washington en virtud del HB 2294 310

b) Reducción del impuesto B&O local de la ciudad de Everett 310

i) Introducción 310

ii) La medida en litigio 311

iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 312

Argumentos de las Comunidades Europeas 312

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

Argumentos de los Estados Unidos 313
Evaluación realizada por el Grupo Especial 313
iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 316
Argumentos de las Comunidades Europeas 316
Argumentos de los Estados Unidos 317
Evaluación realizada por el Grupo Especial 318
v) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing 320
Argumentos de las Comunidades Europeas 320
Argumentos de los Estados Unidos 321
Evaluación realizada por el Grupo Especial 321
vi) Conclusión 322
c) Subvenciones concedidas al Proyecto Olympus Master Site en virtud del "paquete de incentivos para Boeing" 322
i) Introducción 322
ii) Mejoras de carreteras en torno a la instalación de Boeing en Everett, y construcción de una instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y ampliación de la Terminal Sur por el Puerto de Everett 323
Introducción 323
Las medidas en litigio 324
Argumentos de las Comunidades Europeas 328
Argumentos de los Estados Unidos 335
Argumentos de los terceros 343
Evaluación realizada por el Grupo Especial 345
Conclusión 364
iii) Exención del pago de derechos de aterrizaje para los grandes cargueros 747 de Boeing en Paine Field 364
Introducción 364
La medida en litigio 364
Argumentos de las Comunidades Europeas 365
Argumentos de los Estados Unidos 369
Evaluación realizada por el Grupo Especial 370
Conclusión 375
iv) Ciudad de Everett y condado de Snohomish: tasas correspondientes a los servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado sanitario, eliminación de desechos sólidos y tratamiento de aguas residuales industriales 375
Introducción 375
Las medidas en litigio 375

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

Argumentos de las Comunidades Europeas 377
Argumentos de los Estados Unidos 380
Evaluación realizada por el Grupo Especial 382
Conclusión 385
v) Facilitación de coordinadores *385*
Introducción 385
La medida en litigio 385
Argumentos de las Comunidades Europeas 386
Argumentos de los Estados Unidos 387
Evaluación realizada por el Grupo Especial 388
Conclusión 390
vi) Incentivos para la formación en el trabajo *390*
Introducción 390
Las medidas en litigio 390
Argumentos de las Comunidades Europeas 391
Argumentos de los Estados Unidos 393
Evaluación realizada por el Grupo Especial 394
Conclusión 398
vii) Incentivos fiscales y de otro tipo relacionados con el LCF 747 ....*398*
Introducción 398
La medida en litigio 398
Argumentos de las Comunidades Europeas 398
Argumentos de los Estados Unidos 400
Evaluación realizada por el Grupo Especial 400
Conclusión 402
viii) Costas procesales *402*
Introducción 402
La medida en litigio 402
Argumentos de las Comunidades Europeas 403
Argumentos de los Estados Unidos 404
Evaluación realizada por el Grupo Especial 405
Conclusión 407
ix) Resumen de las conclusiones sobre las supuestas subvenciones del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site concedidas en virtud del "paquete de incentivos para Boeing" *407*
3. Estado de Kansas y municipios de dicho Estado **408**
a) Ventajas fiscales derivadas de la emisión de bonos industriales 408

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

i) Introducción *408*
ii) La medida en litigio *409*
iii) Mandato: medidas futuras *413*
Argumentos de los Estados Unidos 413
Argumentos de las Comunidades Europeas 414
Evaluación realizada por el Grupo Especial 415
iv) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC *422*
Argumentos de las Comunidades Europeas 422
Argumentos de los Estados Unidos 424
Evaluación realizada por el Grupo Especial 425
v) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC *427*
Argumentos de las Comunidades Europeas 427
Argumentos de los Estados Unidos 429
Argumentos de los terceros 432
Evaluación realizada por el Grupo Especial 435
vi) La cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing *447*
Argumentos de las Comunidades Europeas 447
Argumentos de los Estados Unidos 453
Evaluación realizada por el Grupo Especial 457
vii) Conclusión *459*
b) Transferencia directa de fondos resultante de los bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas 459
i) Introducción *459*
ii) La medida en litigio *460*
iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC *461*
Argumentos de las Comunidades Europeas 461
Argumentos de los Estados Unidos 462
Evaluación realizada por el Grupo Especial 462
iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC *464*
Argumentos de las Comunidades Europeas 464
Argumentos de los Estados Unidos 465
Evaluación realizada por el Grupo Especial 465
v) La cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing *465*
Argumentos de las Comunidades Europeas 465
Argumentos de los Estados Unidos 467

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

Evaluación realizada por el Grupo Especial 468
vi) Conclusión *477*
4. Estado de Illinois y municipios de dicho Estado **477**
a) Introducción 477
b) Las medidas en litigio 478
c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 481
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *481*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *482*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *483*
d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 483
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *483*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *484*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *484*
e) La cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing 489
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *489*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *490*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *490*
f) Conclusión 493
5. Investigación y desarrollo aeronáuticos de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA) **493**
a) Introducción 493
b) Las medidas en litigio 494
c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 498
i) La cuestión de si hay una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC *498*
La cuestión de si las transacciones debidamente caracterizadas como "compras de servicios" están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC 498
La cuestión de si los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing se caracterizan debidamente como "compras de servicios" 507
ii) La cuestión de si existe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC *534*
Argumentos de las Comunidades Europeas 534
Argumentos de los Estados Unidos 535
Evaluación realizada por el Grupo Especial 537
d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 538

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

i) Argumentos de las Comunidades Europeas 538
ii) Argumentos de los Estados Unidos 539
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 539
e) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing 541
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 541
ii) Argumentos de los Estados Unidos 543
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 543
Introducción 543
Pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre la cuantía máxima de los pagos hechos a Boeing por sus actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos durante el período 1989-2006 543
Pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el valor máximo de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados a Boeing con destino a actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos durante el período 1989-2006 552
f) Conclusión 563
6. Investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Defensa (DOD) 564
a) Introducción 564
b) Las medidas en litigio 564
c) La cuestión de si existe subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 569
i) La cuestión de si hay una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC 569
Argumentos de las Comunidades Europeas 569
Argumentos de los Estados Unidos 571
Evaluación realizada por el Grupo Especial 573
ii) La cuestión de si hay un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC 592
Argumentos de las Comunidades Europeas 592
Argumentos de los Estados Unidos 593
Evaluación realizada por el Grupo Especial 595
d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 596
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 596
ii) Argumentos de los Estados Unidos 597
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 598
e) La cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing 600
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 600
ii) Argumentos de los Estados Unidos 600
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 600

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

f) Conclusión 604
7. Actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Comercio (DOC) 604
a) Introducción 604
b) Las medidas en litigio 604
c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 608
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 608
ii) Argumentos de los Estados Unidos 608
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 609
d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 610
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 610
ii) Argumentos de los Estados Unidos 611
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 611
e) Conclusión 617
8. Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD 617
a) Introducción 617
b) Las medidas en litigio 618
c) Argumentos de las Comunidades Europeas 620
d) Argumentos de los Estados Unidos 622
e) Evaluación realizada por el Grupo Especial 624
i) Derechos de patente 624
ii) Derechos de utilización de datos y secretos comerciales 631
f) Conclusión 637
9. Reembolsos de costos de investigación y desarrollo independientes (IR&D) y oferta y propuesta (B&P) de la NASA y el DOD 637
a) Introducción 637
b) Las medidas en litigio 637
c) Argumentos de las Comunidades Europeas 639
d) Argumentos de los Estados Unidos 641
e) Evaluación realizada por el Grupo Especial 643
i) Interpretación por el Grupo Especial de la naturaleza de la alegación de las Comunidades Europeas y el alcance de las medidas en litigio 643
ii) La cuestión de si las Comunidades Europeas han establecido la existencia de la medida que impugnan 644

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

f) Conclusión 652

10. Donaciones del Departamento de Trabajo (DOL) para la formación de trabajadores del 787 652

a) Introducción 652

b) Las medidas en litigio 652

c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 653

i) Argumentos de las Comunidades Europeas 653

ii) Argumentos de los Estados Unidos 653

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 653

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 654

i) Argumentos de las Comunidades Europeas 654

ii) Argumentos de los Estados Unidos 655

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 655

e) Conclusión 658

11. Subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió 658

a) Introducción 658

b) Las medidas en litigio 659

i) Disposiciones del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos relativas a las empresas de ventas en el extranjero 659

ii) Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000 660

iii) Ley de creación de empleo de los Estados Unidos de 2004 661

iv) Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005 662

c) La cuestión de si existe una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC 662

i) Argumentos de las Comunidades Europeas 662

ii) Argumentos de los Estados Unidos 663

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 664

d) Cuantía de la subvención a la División de LCA de Boeing 666

i) Argumentos de las Comunidades Europeas 666

ii) Argumentos de los Estados Unidos 668

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 669

e) Conclusión 672

12. Resumen de las conclusiones con respecto a la cuestión de si las medidas en litigio constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC 672

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

E. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS EVE/IET Y LAS MEDIDAS FISCALES HB 2994 DEL ESTADO DE WASHINGTON SON SUBVENCIONES PROHIBIDAS EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 3 DEL ACUERDO SMC 676

1. Subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió 676

a) Introducción 676

b) Las medidas en litigio 676

c) Argumentos de las Comunidades Europeas 676

d) Argumentos de los Estados Unidos 679

e) Evaluación realizada por el Grupo Especial 680

f) Conclusión 684

2. Estado de Washington: incentivos fiscales HB 2294 684

a) Introducción 684

b) Medidas en litigio 685

c) Argumentos de las Comunidades Europeas 686

d) Argumentos de los Estados Unidos 692

e) Argumentos de los terceros 696

i) Australia 696

ii) Canadá 696

iii) Corea 697

f) Evaluación realizada por el Grupo Especial 698

i) Primer argumento jurídico de las Comunidades Europeas 708

ii) Segundo y tercer argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas 709

Concesión de una subvención vinculada de hecho a las exportaciones *previstas* 709

Concesión de una subvención vinculada de hecho a las exportaciones *reales* 723

g) Conclusión 725

F. LA CUESTIÓN DE SI LOS ESTADOS UNIDOS, MEDIANTE EL EMPLEO DE LAS SUBVENCIONES EN LITIGIO, CAUSAN EFECTOS DESFAVORABLES EN EL SENTIDO DEL APARTADO C) DEL ARTÍCULO 5 DEL ACUERDO SMC 725

1. Introducción 725

2. La cuestión de si los Estados Unidos causan un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas a través de una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas, y una amenaza de tales efectos, en el mercado mundial, y desplazamiento y obstaculización, y amenaza de ellos, en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países 726

a) Principales argumentos de las partes y los terceros 726

i) Comunidades Europeas 726

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787 729

Efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing respecto de la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787 732

ii) Estados Unidos 742

Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787 742

Efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing respecto de la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787 746

iii) Terceros 750

Australia 750

Brasil 751

Japón 753

b) Consideraciones preliminares relativas a la Evaluación realizada por el Grupo Especial de la alegación de las Comunidades Europeas fundada en el apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC 754

i) Problemas metodológicos y de interpretación 754

ii) Organización de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el perjuicio grave 758

iii) "Mercados" pertinentes, productos subvencionados y productos similares 760

iv) Cuestiones relativas al alcance temporal de la alegación de las Comunidades Europeas 763

v) Utilización de datos sobre pedidos y entregas 764

vi) Información general sobre la industria de las LCA 767

vii) Enfoque de las Comunidades Europeas sobre la naturaleza de las subvenciones en litigio y sus efectos en los tres productos de que se trata 771

c) Evaluación 773

i) La cuestión de si las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos causan perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787 773

Estructura y diseño de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos 776

Funcionamiento de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos 788

Las condiciones de competencia 798

Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en las ventas y los precios de Airbus en el mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos 800

Conclusión 810

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Página

ii) *La cuestión de si las subvenciones en litigio en esta diferencia causan un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el comportamiento de Boeing en la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787* *810*

Efectos causados en la fijación de precios por Boeing por las subvenciones que supuestamente afectaron a sus costos unitarios marginales 810

Efectos en la fijación de precios por Boeing de las subvenciones que supuestamente incrementaron sus flujos de caja no destinados a la explotación 819

Otros argumentos formulados por las Comunidades Europeas acerca de la relación causal 821

Conclusión 823

La cuestión de si las subvenciones en litigio en esta diferencia causan una amenaza de contención significativa de la subida de los precios en cada uno de los tres mercados de LCA 823

d) Conclusión 829

3. La alegación de las Comunidades Europeas de que la infracción del Acuerdo de 1992 constituye un perjuicio grave para sus intereses en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC 830

a) Argumentos de las partes y los terceros 830

i) *Comunidades Europeas* *830*

ii) *Estados Unidos* *834*

iii) *Terceros* *838*

Australia 838

Brasil 839

Canadá 840

Japón 840

Corea 841

b) Evaluación realizada por el Grupo Especial 841

Apéndice VII.F.1: Argumentos de las partes concernientes a la relación entre la investigación y desarrollo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos y la tecnología específica aplicada al 787 842

Apéndice VII.F.2: El modelo de Cabral 875

4. Conclusión 902

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN 903

A. CONCLUSIONES 903

B. RECOMENDACIÓN 904

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

LISTA DE ANEXOS

Índice		Página
Anexo A	Solicitud de celebración de consultas presentada por las Comunidades Europeas	A-2
Anexo B	Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas	B-2
Anexo C	Procedimiento de trabajo del Grupo Especial	C-2
Anexo D	Procedimiento del Grupo Especial relativo a la ICC/ICSS	D-2
Anexo E	Algunas resoluciones del Grupo Especial sobre el procedimiento relativo a la ICC/ICSS y su aplicación	E-2

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

LISTA DE ABREVIATURAS

Abreviatura	Explicación
ACEE	Programa de la NASA sobre eficiencia energética de las aeronaves
ACT	Programa de la NASA sobre tecnología de materiales compuestos avanzados
Acuerdo Antidumping	Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
Acuerdo de 1992	Acuerdo relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles
Acuerdo SMC	Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias
Airbus	Airbus S.A.S.
AJCA	Ley de Creación de Empleo de los Estados Unidos
ASP	Programa de la NASA sobre seguridad de la aviación
AST	Programa de la NASA sobre tecnología subsónica avanzada
ATP	Programa de tecnología avanzada del departamento de comercio
B&P	Oferta y propuesta
BCA	Boeing Comercial Aircraft
Bonificación fiscal EDGE	Bonificación fiscal para el desarrollo económico de una economía en crecimiento, Estado de Illinois
Bonos KDFA	Bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas, Estado de Kansas
CBO	Oficina Presupuestaria del Congreso de los Estados Unidos
Convención de Viena	Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados
DOC	Departamento de Comercio
DOD	Departamento de Defensa
DOL	Departamento de Trabajo
EADS	European Aeronautic Defence and Space Company
ESD	Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias
EVE	Empresa de ventas en el extranjero
FAA	Administración Federal de Aviación
GATT de 1994	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
HB 2294	Proyecto de ley 2294 de la Cámara, Estado de Washington
HPCC	Programa de la NASA sobre informática y comunicaciones de alto rendimiento
HSR	Programa de la NASA de investigación sobre alta velocidad

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Abreviatura	Explicación
ICC	Información comercial confidencial
ICSS	Información comercial sumamente sensible
IDS	Integrated Defense Systems
IET	Ingresos extraterritoriales
Impuesto B&O	Impuesto sobre negocios y actividades, Estado de Washington
IR&D	Investigación y desarrollo independientes
IRB	Bonos industriales de la ciudad de Wichita, Estado de Kansas
IRS	Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos
ITAR	Reglamento sobre el tráfico internacional de armas
ITR	International Trade Resources
KDFA	Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas
KSA	Legislación anotada de Kansas
LCA	grandes aeronaves civiles
LERD	datos objeto de derechos exclusivos limitados
McDonnell Douglas o MD	McDonnell Douglas Corporation
MSA	Acuerdo entre el Estado de Washington y Boeing relativo al Proyecto Olympus Master Site
NAC	Consejo Asesor de la NASA
NASA	Administración Nacional de Aeronáutica Espacial
OSD	Órgano de Solución de Diferencias
Programa IR&D/B&P	Programa de investigación y desarrollo independientes/oferta y propuesta
QAT	Programa de la NASA sobre tecnología de aeronaves silenciosas
R&T Básico	Programa básico de la NASA sobre investigación y tecnología
RDT&E	Investigación, desarrollo, prueba y evaluación
Relocation Act	Corporate Headquarters Relocation Act, Estado de Illinois
SAA	Acuerdo(s) en el marco de la Ley del Espacio
TIPRA	Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación, de 2005
USDOC	Departamento de Comercio de los Estados Unidos
VSP	Programa de la NASA sobre sistemas de aeronaves

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

CUADRO DE ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME

Título abreviado	Título completo y referencia
Argentina - Calzado (CE)	Informe del Grupo Especial, *Argentina - Medidas de salvaguardia impuestas a las importaciones de calzado*, WT/DS121/R, adoptado el 12 de enero de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS121/AB/R
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 - Salmón (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)	Informe del Grupo Especial, *Australia - Medidas que afectan a la importación de salmón - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD por el Canadá*, WT/DS18/RW, adoptado el 20 de marzo 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	Informe del Grupo Especial, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS46/AB/R
Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II)	Informe del Grupo Especial, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW/2, adoptado el 23 de agosto de 2001
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 - 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	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*, WT/DS222/R, adoptado el 19 de febrero de 2002
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
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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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 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
CE - Determinadas cuestiones aduaneras	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras*, WT/DS315/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS315/AB/R
CE - Embarcaciones comerciales	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al comercio de embarcaciones comerciales*, WT/DS301/R, adoptado el 20 de junio de 2005
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 - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Protección de las marcas de fábrica o de comercio y las indicaciones geográficas en el caso de los productos agrícolas y los productos alimenticios, Reclamación de los Estados Unidos*, WT/DS174/R, adoptado el 20 de abril de 2005

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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/DS246AB/R
CE - Productos avícolas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la importación de determinados productos avícolas*, WT/DS69/AB/R, adoptado el 23 de julio de 1998
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
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
CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, WT/DS316/R, distribuido a los Miembros de la OMC el 30 de junio de 2010 (apelación en curso)
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
China - Partes de automóviles	Informes del Órgano de Apelación, *China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles*, WT/DS339/AB/R, WT/DS340/AB/R, WT/DS342/AB/R, adoptados el 12 de enero de 2009
China - Publicaciones y productos audiovisuales	Informe del Órgano de Apelación, *China - Medidas que afectan a los derechos comerciales y los servicios de distribución respecto de determinadas publicaciones y productos audiovisuales de esparcimiento*, WT/DS363/AB/R, adoptado el 19 de enero de 2010
Colombia - Puertos de entrada	Informe del Grupo Especial, *Colombia - Precios indicativos y restricciones de los puertos de entrada*, WT/DS366/R y Corr.1, adoptado el 20 de mayo de 2009
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
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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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
*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 - Algodón americano (*upland*) (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos I)*	Decisión del Árbitro, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*) - Recurso por 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/DS267/ARB/1, 31 de agosto de 2009
Estados Unidos - Camarones	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón*, WT/DS58/AB/R, adoptado el 6 de noviembre de 1998
Estados Unidos - Camarones (párrafo 5 del artículo 21 - Malasia)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón - Recurso de Malasia al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS58/RW, adoptado el 21 de noviembre de 2001, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS58/AB/RW
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 - Camisas y blusas de lana	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India*, WT/DS33/R, adoptado el 23 de mayo de 1997, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS33/AB/R
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 - 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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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
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 - Gasolina	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional*, WT/DS2/AB/R, adoptado el 20 de mayo de 1996
Estados Unidos - Gluten de trigo	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas de salvaguardia definitivas impuestas a las importaciones de gluten de trigo procedentes de las Comunidades Europeas*, WT/DS166/AB/R, adoptado el 19 de enero de 2001
Estados Unidos - Gluten de trigo	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas de salvaguardia definitivas impuestas a las importaciones de gluten de trigo procedentes de las Comunidades Europeas*, WT/DS166/R, adoptado el 19 de enero de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS166/AB/R
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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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 - Ley de compensación (Enmienda Byrd)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000*, WT/DS217/R, WT/DS234/R, adoptado el 27 de enero de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R
Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, WT/DS194/R y Corr.1, adoptado el 23 de agosto de 2001
Estados Unidos - Madera blanda III	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinaciones preliminares con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS236/R, adoptado el 1º de noviembre de 2002
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 IV (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS257/RW, adoptado el 20 de diciembre de 2005, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS257AB/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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Título abreviado	Título completo y referencia
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 (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas relativas a la reducción a cero y los exámenes por extinción - Recurso del Japón al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS322/AB/RW, adoptado el 31 de agosto de 2009
Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas relativas a la reducción a cero y los exámenes por extinción - Recurso del Japón al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS322/RW, adoptado el 31 de agosto de 2009, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS322/AB/RW
Estados Unidos - Ropa interior	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de algodón y fibras sintéticas o artificiales*, WT/DS24/AB/R, adoptado el 25 de febrero de 1997
Guatemala - Cemento I	Informe del Órgano de Apelación, *Guatemala - Investigación antidumping sobre el cemento Portland procedente de México*, WT/DS60/AB/R, adoptado el 25 de noviembre de 1998
Guatemala - Cemento I	Informe del Grupo Especial, *Guatemala - Investigación antidumping sobre el cemento Portland procedente de México*, WT/DS60/R, adoptado el 25 de noviembre de 1998, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS60/AB/R
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 - Derechos de importación adicionales	Informe del Grupo Especial, *India - Derechos adicionales y derechos adicionales suplementarios sobre las importaciones procedentes de los Estados Unidos*, WT/DS360/R, adoptado el 17 de noviembre de 2008, revocado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS360/AB/R
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
India - Patentes (Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura, Reclamación de los Estados Unidos*, WT/DS50/R, adoptado el 16 de enero de 1998, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS50/AB/R

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 1º 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
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 (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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

I. INTRODUCCIÓN

A. RECLAMACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS[1]

1.1 El 27 de junio de 2005 las Comunidades Europeas solicitaron la celebración de consultas con los Estados Unidos de conformidad con el párrafo 1 del artículo 4, el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 30 del Acuerdo SMC, el párrafo 1 del artículo XXIII del GATT de 1994 y el artículo 4 del ESD, con respecto a medidas que afectan al comercio de las grandes aeronaves civiles.[2] Las consultas se celebraron el 3 de agosto de 2005 pero las partes no consiguieron resolver la diferencia.

1.2 El 20 de enero de 2006 las Comunidades Europeas 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 por referencia el artículo XXIII del GATT de 1994).[3]

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

1.3 En su reunión de 17 de febrero de 2006, el OSD estableció un Grupo Especial de conformidad con el artículo 6 del ESD para que examinara el asunto sometido al OSD por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS353/2.[4]

1.4 El mandato es el siguiente:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS353/2, el asunto

---

[1] 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] WT/DS353/1 (distribuido inicialmente como documento WT/DS317/1/Add.1 corregido por el documento WT/DS353/1), que se adjunta en el anexo A. El presente procedimiento (*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación*) (DS353) que se inició cuando las Comunidades Europeas solicitaron la celebración de consultas en junio de 2005, debe examinarse en el contexto de un procedimiento anterior que se inició en octubre de 2004 cuando las Comunidades Europeas solicitaron la celebración de consultas con los Estados Unidos respecto a las supuestas subvenciones prohibidas y recurribles otorgadas a productores estadounidenses de grandes aeronaves civiles. El 20 de julio de 2005, el OSD estableció un grupo especial en ese procedimiento (*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*) (DS317) cuya composición quedó establecida el 17 de octubre de 2005. En septiembre de 2005, el OSD inició un procedimiento del Anexo V con respecto al asunto DS317 y designó al Sr. Mateo Diego-Fernández como representante del OSD para ese procedimiento; WT/DSB/M/197, párrafos 6-10. En su solicitud de celebración de consultas de 27 de junio de 2005, las Comunidades Europeas se remitieron a la declaración formulada por los Estados Unidos en la reunión del OSD celebrada el 13 de junio de 2005, según la cual 13 de los 28 programas de subvenciones enumerados por las Comunidades Europeas en su solicitud de establecimiento de un grupo especial con respecto al asunto DS317 no se habían enumerado en la solicitud de celebración de consultas de 6 de octubre de 2004. Las Comunidades Europeas señalaron que no podían estar de acuerdo con la aseveración de los Estados Unidos pero que estaban dispuestas a celebrar consultas sobre las cuestiones planteadas en este procedimiento ulterior con el fin de aclararlas y, de ser posible, resolverlas.

[3] WT/DS353/2 (distribuido inicialmente como documento WT/DS317/5 corregido por los documentos WT/DS353/2 y WT/DS353/2/Corr.1), que se adjunta en el anexo B. ("Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas").

[4] WT/DSB/M/205, párrafos 73-76.

sometido al OSD por las Comunidades Europeas en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos".

1.5 El 22 de noviembre de 2006, 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. Crawford Falconer

Miembros: Sr. Francisco Orrego Vicuña

Sr. Virachai Plasai[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.

1.7 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada en el procedimiento relativo al asunto DS353, las Comunidades Europeas solicitaron que el OSD, junto con el establecimiento del grupo especial, iniciara los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave previstos en el Anexo V del Acuerdo SMC (procedimientos del Anexo V para la obtención de la información relativa al perjuicio grave) y que el Sr. Mateo Diego-Fernández fuera designado como representante del OSD.[6] En la reunión del OSD de 17 de febrero de 2006, los Estados Unidos señalaron que no podían acceder a la solicitud de las Comunidades Europeas de dar inicio a un procedimiento del Anexo V.

1.8 Las Comunidades Europeas plantearon posteriormente la cuestión de la iniciación de un procedimiento del Anexo V y la designación de un representante del OSD en las reuniones del OSD celebradas los días 14 de marzo de 2006, 17 de marzo de 2006 y 21 de abril de 2006. En cada una de esas reuniones, los Estados Unidos indicaron que no podían consentir en el inicio del procedimiento del Anexo V en el marco del procedimiento relativo al asunto DS353. Las Comunidades Europeas adoptaron la posición de que se había iniciado el procedimiento del Anexo V en el marco del procedimiento relativo al asunto DS353 y de que el Sr. Diego-Fernández había sido designado representante del OSD respecto de ese procedimiento del Anexo V.[7] En la reunión del OSD celebrada el 17 de mayo de 2006, el Presidente del OSD propuso que el OSD tomara nota de las declaraciones de las partes y acordara suspender el examen de este punto del orden del día para permitir la celebración de consultas con el fin de encontrar la manera de seguir adelante. El OSD tomó nota de las declaraciones y aceptó la propuesta del Presidente.[8]

1.9 El 25 de mayo de 2006, las Comunidades Europeas presentaron al Sr. Diego-Fernández una lista de preguntas para la determinación de los hechos y le pidieron que las formulara a los Estados Unidos en su condición de representante del OSD. El Sr. Diego-Fernández consideró que el procedimiento del Anexo V no se había iniciado y, en consecuencia, devolvió la solicitud de las Comunidades Europeas.[9] El Sr. Diego-Fernández señaló que adoptaba esa determinación sin

[5] WT/DS353/3.

[6] Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas. Las Comunidades Europeas indican que su solicitud se entiende sin perjuicio de su posición de que todas las medidas descritas en su solicitud habían sido debidamente sometidas al Grupo Especial establecido el 20 de julio de 2005 y, por lo tanto, estaban comprendidas en el procedimiento del Anexo V iniciado por el OSD el 23 de septiembre de 2005.

[7] Véase, por ejemplo, el documento WT/DSB/M/212, párrafo 67.

[8] WT/DSB/M/212, párrafos 70 y 71.

[9] Carta del Sr. Mateo Diego-Fernández al Sr. Raimund Raith, de fecha 6 de junio de 2006, CE - Prueba documental 2 de la solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas.

perjuicio del derecho de las Comunidades Europeas de pedir al Grupo Especial que recabara información de conformidad con el párrafo 1 del artículo 13 del ESD.

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

1.10 Después de celebrar consultas con las partes, el Grupo Especial adoptó el 19 de enero de 2007 el Procedimiento de Trabajo.[10]

1.11 A petición de las partes y tras celebrar consultas con ellas, el Grupo Especial adoptó procedimientos adicionales para la protección de la información comercial confidencial ("ICC") y la información comercial sumamente sensible ("ICSS") en las actuaciones del Grupo Especial el 19 de febrero de 2007 ("el procedimiento relativo a la ICC/ICSS").[11] 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.[12]

1.12 El 24 de noviembre de 2006, las Comunidades Europeas presentaron una solicitud de resoluciones preliminares sobre el acopio de información en relación con sus alegaciones de perjuicio grave.[13] Las Comunidades Europeas solicitaron, entre otras cosas, que el Grupo Especial declarara que se había iniciado el procedimiento del Anexo V, que el Sr. Diego-Fernández había sido efectivamente designado como Facilitador en ese procedimiento y que los Estados Unidos estaban obligados a cooperar y responder a las preguntas que se les había formulado en la carta dirigida por las Comunidades Europeas al Facilitador, de fecha 25 de mayo de 2006.[14] Las Comunidades Europeas solicitaron de manera subsidiaria, que el Grupo Especial empleara las facultades de que dispone para recabar información sobre los hechos con arreglo al artículo 13 del ESD y solicitara a los Estados Unidos que suministraran determinada información.[15] El 22 de marzo de 2007, los Estados Unidos presentaron su respuesta a la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas.[16] El Grupo Especial recibió asimismo sendas cartas del Canadá y el Brasil, de fecha 1º y el 21 de diciembre de 2006, respectivamente, en las que formulaban sus observaciones sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

1.13 Tras examinar atentamente las opiniones de las partes y los terceros, el Grupo Especial dio traslado a las partes y los terceros el 30 de julio de 2007 de una resolución preliminar sobre la solicitud de las Comunidades Europeas. La resolución figura en las constataciones del Grupo Especial en la sección VII.C.2.

1.14 El 21 de diciembre de 2006 el Brasil presentó una solicitud de ampliación de los derechos de tercero en el presente procedimiento. Se recibió una petición similar del Canadá el 22 de diciembre de 2006. Después de haber estudiado cuidadosamente esta cuestión teniendo en cuenta las observaciones recibidas de las partes, el Grupo Especial informó el 23 de febrero de 2007 a las partes y a los terceros de su decisión de no conceder derechos ampliados de tercero a ningún tercero.

[10] Este procedimiento se modificó en diversas ocasiones, y se adjunta, en su forma definitiva, en el anexo C.

[11] Estos procedimientos se modificaron en diversas ocasiones, y se adjunta, en su forma definitiva, en el anexo D.

[12] En el anexo E se adjuntan determinadas resoluciones a este respecto.

[13] Solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas el 24 de noviembre de 2006 ("Solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas").

[14] Solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas, párrafo 58.

[15] Solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas, párrafo 58.

[16] Respuesta de los Estados Unidos a la solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas, 22 de marzo de 2007.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

El 30 de julio de 2007 el Grupo Especial presentó las razones que tenía para no acceder a esa petición. Tales razones se exponen en las constataciones del Grupo Especial que figuran en la sección VII.C.1.

1.15 El Grupo Especial se reunió con las partes los días 26 y 27 de septiembre de 2007 y 16 y 17 de enero de 2008. 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 28 de septiembre de 2007 y el 18 de enero de 2008, respectivamente. El Grupo Especial se reunió con los terceros el 15 de enero de 2008.

1.16 El Grupo Especial formuló el primer conjunto de preguntas a las partes y los terceros el 7 de noviembre de 2007 y recibió las respuestas el 5 de diciembre de 2007.[17] El Grupo Especial formuló el segundo conjunto de preguntas a las partes y los terceros el 3 de marzo de 2008 y recibió las respuestas el 14 de abril de 2008.[18] El Grupo Especial formuló el tercer conjunto de preguntas a las partes el 3 de julio de 2009 y recibió las respuestas el 31 de julio de 2009.[19]

1.17 El Grupo Especial dio traslado de su informe provisional a las partes el 15 de septiembre de 2010. El Grupo Especial distribuyó su informe definitivo a las partes el 31 de enero de 2011.

II. ELEMENTOS DE HECHO

2.1 La presente diferencia se refiere a varias supuestas subvenciones prohibidas y recurribles que se otorgan y confieren un beneficio a los productores de los Estados Unidos de grandes aeronaves civiles[20] (la "rama de producción de grandes aeronaves civiles o 'rama de producción LCA'") de los Estados Unidos, incluidos, en particular, The Boeing Company y McDonnell Douglas Corporation antes de su fusión con Boeing:

i) **Subvenciones otorgadas por las autoridades locales y estatales.** Las Comunidades Europeas alegan que los Estados y las localidades de los Estados Unidos donde se sitúan las instalaciones de investigación, desarrollo, producción y la sede de la rama de producción LCA de los Estados Unidos, transfieren de diversas formas recursos económicos a dicha rama de producción. A ese respecto las Comunidades Europeas impugnan las medidas adoptadas por los Estados de Washington, Kansas e Illinois y sus municipios.

[17] Cada una de las partes presentó observaciones sobre las respuestas de la otra parte el 21 de diciembre de 2007.

[18] Cada una de las partes presentó observaciones sobre las respuestas de la otra parte el 5 de mayo de 2008.

[19] Cada una de las partes presentó observaciones sobre las respuestas de la otra parte el 21 de agosto de 2009.

[20] En la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas figura la siguiente nota: "De conformidad con el *Acuerdo entre las Comunidades Europeas 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 de 1992*, las grandes aeronaves civiles ("LCA") incluyen todas las aeronaves, tal como se definen en el artículo 1 del GATT sobre el comercio de aeronaves civiles, excepto los motores tal como se definen en el punto 1. b) del artículo 1, que estén destinadas al transporte de pasajeros y de carga, y tengan 100 o más plazas para pasajeros o su equivalencia en configuración para carga. Boeing produce o comercializa las siguientes familias de LCA: 717, 737, 747, 757, 767, 777 y 787."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) **Subvenciones otorgadas por el Gobierno Federal.** Las Comunidades Europeas alegan que el Gobierno Federal de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia a través de determinadas medidas aplicadas por la NASA, el DOD, el DOC, el DOL y determinados incentivos fiscales federales.

2.2 La descripción detallada de las medidas en litigio figura en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, que se reproduce en el anexo B del presente informe.

III. SOLICITUDES DE CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES

A. COMUNIDADES EUROPEAS

3.1 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial constate que los Estados Unidos han actuado de manera incompatible con las obligaciones que les corresponden en virtud del Acuerdo SMC, en razón de que:

a) los incentivos fiscales HB 2294 del Estado de Washington y los regímenes fiscales federales EVE y IET constituyen subvenciones prohibidas, en infracción de los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC[21];

b) por medio de diversas medidas establecidas por el Gobierno Federal de los Estados Unidos, el Estado de Washington y municipios de dicho Estado, el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado y el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado, los Estados Unidos han concedido subvenciones recurribles a la división de LCA de Boeing que causan un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC mediante:

i) una contención significativa de la subida de los precios en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A350XWB-800, A320 y A340, o, subsidiariamente, una amenaza de contención significativa de la subida de los precios por lo que respecta a las entregas de familias de LCA de Airbus A330, A320 y A340[22];

ii) una pérdida significativa de ventas en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A320 y A340, o, subsidiariamente, una amenaza de pérdida significativa de ventas por lo que respecta a las entregas de familias de LCA de Airbus A330, A320 y A340[23];

iii) desplazamiento y obstaculización en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330 y A350 original, o, subsidiariamente, una amenaza de

[21] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 24.
[22] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1654, 1387 y 1455.
[23] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1654 y 1446.

desplazamiento y obstaculización por lo que respecta a las entregas de familias de LCA de Airbus A330 y A350XWB-800[24];

iv) desplazamiento y obstaculización en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A320 y A340, o, subsidiariamente, amenaza de desplazamiento u obstaculización por lo que respecta a las entregas de familias de LCA de Airbus A330, A350XWB-800, A320 y A340[25];

v) amenaza de contención significativa de la subida de los precios por lo que respecta a los pedidos futuros de las familias de LCA de Airbus A330, A350XWB-800, A320 y A350XWB-900/1000[26]; y

c) los Estados Unidos han incumplido obligaciones asumidas en relación con la ayuda al sector de LCA que figuran en el *Acuerdo relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de grandes aeronaves civiles* lo cual constituye un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[27]

3.2 En consecuencia, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que recomiende que los Estados Unidos:

a) retiren sus subvenciones prohibidas sin demora conforme a la prescripción del párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC; y

b) adopten las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirar las subvenciones recurribles, conforme a la prescripción del párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.[28]

B. ESTADOS UNIDOS

3.3 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que constate que los Estados Unidos han actuado de manera compatible con las obligaciones que les corresponden en virtud del Acuerdo SMC y que rechace la reparación solicitada por las Comunidades Europeas.[29]

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1 Los argumentos de las partes figuran en sus comunicaciones escritas y orales al Grupo Especial, en sus respuestas a las preguntas formuladas y en observaciones adicionales presentadas atendiendo a solicitudes del Grupo Especial. Los argumentos de las partes, resumidos por ellas mismas, se exponen en esta sección.[30] El texto no confidencial completo de algunas de las comunicaciones de las Comunidades Europeas puede descargarse del sitio Web de las Comunidades

[24] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1654 y 1455.
[25] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1654, 1455 y 1640.
[26] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1654.
[27] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1055.
[28] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1656.
[29] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1198.
[30] Conforme al párrafo 12 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, las partes y los terceros presentaron resúmenes no confidenciales de sus comunicaciones escritas y orales. El Grupo Especial dio traslado de su proyecto de parte expositiva basado en esos resúmenes, que el 17 de noviembre de 2009 facilitó y a las partes para recabar sus observaciones. El Grupo Especial recibió el 15 de diciembre de 2009 observaciones de las partes.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Europeas.[31] El texto no confidencial completo de algunas de las comunicaciones de los Estados Unidos puede descargarse del sitio Web del Gobierno de los Estados Unidos.[32]

A. CUESTIONES PRELIMINARES

1. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.2 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial[33], las Comunidades Europeas explicaron que habían iniciado el procedimiento DS353 debido en parte a la falta de cooperación de los Estados Unidos en el procedimiento del Anexo V que se había iniciado en el marco del procedimiento DS317, es decir, la impugnación inicial por las Comunidades Europeas de las subvenciones prohibidas y recurribles proporcionadas a productores estadounidenses de grandes aeronaves civiles. Concretamente, las Comunidades Europeas afirmaron que era deplorable que los Estados Unidos decidieran utilizar objeciones de procedimiento infundadas para menoscabar el procedimiento del Anexo V iniciado en la diferencia DS317. Las Comunidades Europeas afirmaron que los Estados Unidos habían decidido no facilitar respuestas sobre medidas que habían determinado unilateralmente que estaban fuera del ámbito de la diferencia, y habían bloqueado reiteradamente los esfuerzos de las CE para que el Grupo Especial se pronunciara de forma autorizada sobre dicho ámbito. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las Comunidades Europeas mantuvieron que esto les privaba de los derechos que les correspondían en virtud del Acuerdo SMC a obtener la información necesaria con respecto a la mitad aproximadamente de las medidas pertinentes, y menoscababa gravemente los derechos de las Comunidades Europeas al debido proceso por lo que respecta al procedimiento DS317.

4.3 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas aducen que si los Estados Unidos no se hubieran opuesto a la iniciación del procedimiento del Anexo V en esta diferencia y a que el Grupo Especial adoptara una decisión temprana sobre la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas, éstas habrían podido presentar información más detallada y exacta sobre las medidas de subvención en litigio. Explican que como consecuencia de esa falta de cooperación, las Comunidades Europeas han tenido que basar su primera comunicación escrita exclusivamente en la información no confidencial que habían obtenido de los Estados Unidos.[34] Así pues, las Comunidades Europeas se reservan su derecho a desarrollar y ampliar sus alegaciones a la luz de cualquier información que pueda facilitarse una vez que el Grupo Especial se pronuncie sobre la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas. Mientras tanto, piden al Grupo Especial que acepte la información presentada en su primera comunicación escrita como la mejor información disponible y que, si procede, infiera conclusiones desfavorables.[35]

4.4 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas destacan que los Estados Unidos han seguido sin cooperar para facilitar información crucial para esta diferencia. Recuerdan que en la primera reunión con el Grupo Especial los Estados Unidos aclararon inequívocamente que no tenían intención de facilitar más información. Las Comunidades Europeas aducen que han acreditado una presunción *prima facie*, y que incumbe ahora a los Estados Unidos facilitar información adicional (tanto si es de dominio público como si no lo es) para justificar su rechazo de los argumentos y pruebas de las Comunidades Europeas. Las Comunidades Europeas esperan que los

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

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

[33] WT/DS353/2 (distribuido inicialmente como documento WT/DS317/5, corregido por los documentos WT/DS353/2 y WT/DS353/2/Corr.1) que se adjuntan en el anexo B.

[34] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 33.

[35] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 34.

Estados Unidos divulguen toda la información pertinente en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, a fin de que las medidas en litigio puedan analizarse más cabalmente.[36]

4.5 Las Comunidades Europeas destacan también otras dos cuestiones. En primer lugar, inferir conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación es un principio general del Acuerdo SMC aplicable con independencia de la iniciación del procedimiento del Anexo V, y puede formar parte de la acreditación de una presunción *prima facie* por una parte reclamante. En segundo lugar, en la medida en que los Estados Unidos no citan partes concretas de las Pruebas documentales que han presentado, el Grupo Especial deberá descartar dichas pruebas. En conclusión, las Comunidades Europeas sostienen que la afirmación de los Estados Unidos de que centenares de Pruebas documentales que no se citan en ninguna parte de una comunicación podrían justificar cualquiera de los argumentos de los Estados Unidos es indiscutiblemente absurda e incompatible con la decisión del Órgano de Apelación en *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*.[37]

2. Argumentos de los Estados Unidos

4.6 Por lo que respecta a la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas en el marco del artículo 13 del ESD, los Estados Unidos afirman que a su juicio la afirmación de las Comunidades Europeas relativa al procedimiento del Anexo V en la diferencia DS317 no es pertinente. Además, las Comunidades Europeas no han invocado razones para que el Grupo Especial concluya que la información que piden es necesaria para comprender o evaluar las pruebas o argumentos presentados por las partes. Por último, los Estados Unidos hacen hincapié en que el formato mismo de las preguntas formuladas por las Comunidades Europeas no se ajusta al objetivo del artículo 13. Las Comunidades Europeas no están tratando de obtener "información" que permita abordar un argumento formulado por ellas o por los Estados Unidos. En lugar de ello, presentan una lista de categorías genéricas de documentos, con independencia de que éstos contengan o no información del tipo que desean obtener.[38]

4.7 Los Estados Unidos observan que en la sección de procedimiento de su primera comunicación escrita, y después en sus siguientes argumentos, las Comunidades Europeas piden reiteradamente al Grupo Especial que trate información a que hacen referencia como la "mejor información disponible" y que infiera conclusiones desfavorables por lo que respecta a determinados hechos. En contraste, los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas escogieron información que no era, desde luego, la "mejor", ya que descartaron rutinariamente hechos claramente disponibles que contradecían sus teorías, a pesar de que esos hechos figuraban en documentos citados por ellas. Además, según los Estados Unidos, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas no ofrece una base fáctica ni una justificación jurídica válida para que el Grupo Especial adopte la medida radical de inferir conclusiones desfavorables. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial debe proceder como normalmente hacen los grupos especiales, pidiendo a la parte reclamante que satisfaga sus obligaciones probatorias y acredite una presunción *prima facie* de incompatibilidad con los acuerdos abarcados.[39]

4.8 Por lo que respecta a las conclusiones desfavorables, los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas aducen que procede sacar esas conclusiones porque, a su juicio, los Estados Unidos se abstuvieron de cooperar en el acopio de información cuando: 1) "se opusieron a la iniciación del procedimiento del Anexo V en esta diferencia" y 2) "se opusieron a que el Grupo

[36] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 3.
[37] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.
[38] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 15.
[39] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Especial adoptara pronto una decisión sobre la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas".[40] Por lo que respecta a la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos observan que fue el Grupo Especial quien estableció el calendario. Los Estados Unidos simplemente expresaron sus opiniones sobre el momento en que el Grupo Especial debía abordar la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas. Aducen seguidamente que el Grupo Especial era libre de rechazar esas opiniones, pero no lo hizo. Por lo demás, cuando el Grupo Especial estableció un plazo, los Estados Unidos respondieron con una semana de antelación, lo que mal puede entenderse como la actitud de una parte que estuviera tratando indebidamente de demorar la solución de la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas.[41]

4.9 Por lo que respecta a la oposición a la iniciación de un procedimiento del Anexo V, según los Estados Unidos, la cuestión clave -que las propias Comunidades Europeas han destacado reiteradamente- es que las Comunidades Europeas incoaron la diferencia DS353 para abordar problemas derivados de su desacuerdo con los Estados Unidos acerca de la validez de la solicitud de establecimiento de un grupo especial en la diferencia DS317.[42] Los Estados Unidos sostienen que en ningún momento se opusieron a la iniciación de un procedimiento del Anexo V con respecto a las alegaciones de las Comunidades Europeas de que se estaban concediendo subvenciones a grandes aeronaves civiles. De hecho, participaron activamente en la diferencia DS317, presentando más de 40.000 páginas de documentos. A lo único que se opusieron los Estados Unidos fue a que se iniciara un segundo procedimiento del Anexo V, que no tenía precedentes, simplemente porque las Comunidades Europeas habían decidido unilateralmente, sin orientación en ese sentido del Grupo Especial o del Facilitador, que los Estados Unidos no habían cooperado con el primero. Así pues, a juicio de los Estados Unidos, la opinión de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos se abstuvieron de cooperar en el acopio de información relativa a sus alegaciones carece de fundamento.[43]

4.10 En relación con la solicitud de las Comunidades Europeas de que el Grupo Especial hiciera uso de las facultades discrecionales que le confiere el artículo 13 del ESD, los Estados Unidos pidieron al Grupo Especial que constatara que esa solicitud era nula, ya que la presentación de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas había delimitado el alcance de sus argumentos. Además, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos contiene gran cantidad de información que refuta los argumentos de las Comunidades Europeas, y aparentemente éstas también utilizaron en su comunicación algunos de los materiales del Anexo V de la diferencia DS317. Así pues, a juicio de los Estados Unidos, la premisa básica de la solicitud de resolución preliminar de las Comunidades Europeas -la supuesta falta de información sobre los programas impugnados por éstas- ya no es correcta (si alguna vez lo fue).[44]

[40] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 5, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 60.
[41] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 3.
[42] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 6.
[43] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 4.
[44] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

B. PROGRAMAS DE SUBVENCIÓN

1. Argumentos de las Comunidades Europeas

a) Reseña general

4.11 Las Comunidades Europeas sostienen que desde los primeros días Boeing y el Gobierno de los Estados Unidos han colaborado estrechamente en el desarrollo de la tecnología aeronáutica estadounidense y para mejorar la posición competitiva de Boeing frente a la competencia internacional. Esta estrecha relación continúa hoy en día, ya que Boeing recibe anualmente una valiosa ayuda de numerosos organismos del Gobierno de los Estados Unidos, ayuda que nunca es reembolsada. Los gobiernos de diversos Estados y localidades también contribuyen a esa asociación en forma muy significativa, sumándose a la multitud de donaciones, ventajas fiscales y otras medidas de ayuda a nivel federal a las que Boeing se ha acostumbrado. Las Comunidades Europeas afirman además que al haber sobrepasado Boeing a Airbus en pedidos de LCA por un gran margen en 2006, al tiempo que sigue presionando los precios a la baja, los resultados directos de esa ayuda nunca han sido más evidentes.[45]

4.12 Las Comunidades Europeas aducen que han acreditado su presunción *prima facie* de que los Estados Unidos han otorgado 23.700 millones de dólares en subvenciones específicas a la división de la empresa Boeing ("Boeing") que produce grandes aeronaves civiles ("LCA") -es decir, la división de LCA de Boeing. Sostienen asimismo que han demostrado que esas subvenciones son: 1) subvenciones prohibidas supeditadas a los resultados de exportación; y/o 2) subvenciones recurribles que causan perjuicio grave, y en consecuencia efectos desfavorables, para los intereses de las Comunidades Europeas y su fabricante de LCA, es decir, Airbus.[46]

4.13 Las Comunidades Europeas afirman que los 23.700 millones de dólares en subvenciones sometidos a la consideración del Grupo Especial comprenden numerosas medidas aplicadas por diversas entidades gubernamentales federales, estatales y locales. Comenzando por las subvenciones estatales y locales en litigio, los Estados de Washington, Kansas e Illinois, y varias localidades en esos Estados, han facilitado más de 800 millones de dólares en beneficios a Boeing, y se han comprometido a proporcionar más de 4.000 millones de beneficios adicionales a partir de 2007.[47] En su mayor parte, esos incentivos estatales y locales proporcionados a Boeing adoptan la forma de incentivos fiscales supeditados a la exportación proporcionados por el Estado de Washington y vinculados a la producción de LCA de Boeing. Esos incentivos, en palabras del Gobernador del Estado de Washington Gary Locke, tienen por objeto ayudar a Boeing "a derrotar a Airbus" y "regalar a los ejecutivos de Airbus muchas noches de insomnio durante los próximos años".[48] Además de las subvenciones estatales y locales, Boeing ha recibido casi 17.000 millones de dólares en financiación y ayuda de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial ("NASA"), el Departamento de Defensa ("DOD"), el Departamento de Comercio ("DOC") y el Departamento de Trabajo ("DOL") siendo la NASA y el DOD quienes han proporcionado la mayor parte de esa financiación, principalmente por medio de subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos.[49] El Gobierno de los Estados Unidos también ha proporcionado a Boeing casi 2.200 millones de dólares en exenciones fiscales supeditadas a la exportación en el marco de los regímenes de exclusión fiscal EVE/IET que afectan a las ventas de LCA de Boeing.[50]

[45] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 2.
[46] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafos 1 y 35.
[47] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 3.
[48] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 4.
[49] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 7.
[50] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.14 Las Comunidades Europeas presentan el siguiente cuadro, en el que figura un panorama general de las subvenciones que se analizan detalladamente en su primera comunicación escrita[51]:

Cuadro 1: Panorama general de las subvenciones a la División de LCA de Boeing
(millones de dólares)

Entidad	Nombre de la subvención	Descripción de la subvención	Cantidad total
Estado de Washington y municipios de ese Estado	Incentivos fiscales HB 2294	El Estado de Washington proporciona, en relación con LCA: 1) reducciones del tipo impositivo B&O; 2) bonificaciones fiscales B&O; 3) exenciones del impuesto sobre las ventas/usos; 4) exenciones de impuestos especiales sobre arrendamientos; y 5) exenciones del impuesto sobre la propiedad	3.456,7$
	Reducciones del tipo impositivo B&O en Everett	La ciudad de Everett reduce el tipo impositivo B&O pagado por Boeing con respecto a las LCA fabricadas en Everett	67,5$
	Subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site	El Estado de Washington y los municipios de dicho Estado: 1) proporcionan coordinadores para facilitar la producción del 787; 2) proporcionan incentivos para la formación en el trabajo de empleados en el 787; 3) proporcionan para el gran carguero 747 de Boeing ("LCF") los mismos incentivos concedidos al 787; 4) se hacen cargo de algunas costas procesales; y 5) proporcionan subvenciones relacionadas con infraestructura para facilitar la producción de LCA de Boeing en Everett, Washington	395,8$
Estado de Kansas y municipios de dicho Estado	Ventajas fiscales IRB en Wichita	La ciudad de Wichita concede ventajas en los impuestos sobre la propiedad y las ventas a instalaciones de producción de componentes de LCA en Wichita mediante la emisión de bonos industriales (IRB)	783,7$
	Bonos KDFA	El Estado de Kansas paga el interés sobre los bonos que se utilizarán para facilitar la producción de una parte del fuselaje del 787	122,0$
Estado de Illinois y municipios de dicho Estado	Paquete de traslado de Boeing	Conforme al paquete de traslado de Boeing: 1) el Estado de Illinois reembolsa costos relacionados con el traslado de la sede de Boeing; 2) el Estado de Illinois proporciona para la sede de Boeing bonificaciones del impuesto sobre la renta; y 3) la ciudad de Chicago y el condado de Cook ofrecen reducciones del impuesto sobre la propiedad para la sede de Boeing	24,3$

[51] Resumen de la primera comunicación de las Comunidades Europeas, párrafo 35.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Entidad	Nombre de la subvención		Descripción de la subvención	Cantidad total
	Rescisión del arrendamiento anterior		La ciudad de Chicago paga la rescisión del contrato de arrendamiento del anterior ocupante de la sede de Boeing en Chicago	0,5$
Gobierno de los Estados Unidos	Investigación y desarrollo aeronáuticos en los Estados Unidos	Programa ACT de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías de materiales compuestos que se utilizarán en el 787	417,7$
		Programa HSR de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnología para aeronaves civiles de alta velocidad que también tienen aplicaciones para LCA subsónicas	1.314,4$
		Programa AST de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la reducción del impacto ambiental y la mejora de la seguridad y la eficiencia de las LCA	692,5$
		Programa HPCC de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnología informática y de comunicaciones para el diseño y desarrollo de LCA	352,8$
		Programa de la NASA de seguridad de la aviación	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la mejora de la seguridad de las LCA	804,1$
		Programa QAT de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnología de reducción de ruidos para las LCA	103,7$
		Programa de sistemas de aeronaves de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la reducción del impacto ambiental y la eficiencia de las LCA	902,9$
		Programa básico de investigación y tecnología de la NASA	La NASA financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías básicas y aplicadas para LCA.	5.818,3$
		Programa RDT&E del DOD	El DOD financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías de doble uso, a saber, tecnologías aplicables a aeronaves tanto militares como comerciales	2.379,0$
		Programa de tecnología avanzada del DOC	El DOC financia actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad aplicables a LCA	4,6$

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Entidad	Nombre de la subvención	Descripción de la subvención	Cantidad total
	Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD	La NASA y el DOD transfieren a Boeing valiosos derechos de patentes, derechos sobre secretos comerciales, y derechos exclusivos sobre determinados datos concernientes a tecnologías relacionadas con LCA y de otro tipo	726,4$
	Programa IR&D/B&P NASA/DOD	La NASA y el DOD reembolsan a Boeing gastos de su propia investigación y desarrollo independientes para LCA que no están relacionados con ningún contrato específico, así como costos de oferta y propuesta	3.108,3$
	Instalaciones, equipos y empleados NASA/DOD	La NASA y el DOD proporcionan sus instalaciones, equipos y empleados para investigación y desarrollo relacionados con LCA	N/A[52]
	Donaciones del DOL para formación de trabajadores del 787	El DOL concede donaciones para contribuir a la formación de trabajadores del 787.	1,5$
	EVE/IET	El Gobierno de los Estados Unidos rebaja los impuestos pagados por Boeing sobre cada LCA producida y vendida para uso fuera de los Estados Unidos	2.199,0$
TOTAL			23.675,5$

4.15 Las Comunidades Europeas afirman que han demostrado que cada uno de los puntos enumerados en el cuadro 1 *supra* representa una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, es decir, una contribución financiera que otorga un beneficio a sus receptores. Sostienen que el alcance de las transacciones abarcadas por la expresión "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 es amplio. Los tipos de contribuciones financieras objeto de la presente diferencia incluyen: transferencias directas y posibles transferencias directas de fondos, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1; ingresos públicos condonados o no recaudados que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1; y provisión de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Una contribución financiera otorga un beneficio cuando "se concede en condiciones que son más ventajosas que las que el receptor podría haber obtenido en el mercado".[53]

4.16 Las Comunidades Europeas afirman también que han demostrado que cada una de esas subvenciones es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Recuerdan que para demostrar la especificidad es preciso probar que la subvención es específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2, salvo que esté prohibida en virtud del párrafo 1 del artículo 3, en cuyo caso "se considerará específica" conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 2. El uso de la frase

[52] Los beneficios de esas subvenciones están incluidos en las estimaciones de las Comunidades Europeas de los beneficios de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA y el DOD, y en consecuencia no se enumeran por separado. *Amount of Subsidies to Boeing LCA Division*, nota 8, CE - Prueba documental 17.

[53] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 36.

"determinadas empresas" que figuran en el preámbulo del párrafo 1 del artículo 2 revela, en opinión de las Comunidades Europeas, que ese criterio debe aplicarse ampliamente.[54]

4.17 Por lo que respecta a la especificidad, las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos no han entendido varios aspectos clave del análisis realizado a ese respecto por las Comunidades Europeas. Tras observar que las partes discrepan sobre al menos tres aspectos críticos relacionados con la especificidad, a saber: i) la función y la debida identificación de "la autoridad otorgante"; ii) la base sobre la que ha de determinarse la desproporcionalidad en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2; y iii) el alcance de la frase "grupo de empresas o ramas de producción", las Comunidades Europeas hacen la siguientes observaciones.[55]

4.18 En primer lugar, las Comunidades Europeas sostienen que lo que hay que determinar en el marco del párrafo 1 del artículo 2 es si una subvención es específica para determinadas empresas "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante", y la respuesta se basa en una evaluación de las acciones de la "autoridad otorgante". Las Comunidades Europeas destacan que no se discute que las "autoridades otorgantes" en cuestión por lo que respecta a la concesión de derechos de propiedad intelectual[56] y los reembolsos de costos de investigación y desarrollo independientes y ofertas y propuestas[57] son la NASA y el DOD, no la totalidad del Gobierno de los Estados Unidos. Mantienen que si otras autoridades otorgantes fueran pertinentes una parte demandada podría ampliar el análisis de la especificidad hasta convertirlo en una indagación ilimitada que conllevara la comparación de la práctica de cada entidad gubernamental federal y local con la práctica de la autoridad otorgante en cuestión, evitando así una constatación de especificidad, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, con respecto a prácticamente cualquier medida.[58]

4.19 En segundo lugar, por lo que respecta a la evaluación de la desproporcionalidad en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, las Comunidades Europeas aducen que la base pertinente es la situación económica del receptor "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante", donde "jurisdicción" alude a jurisdicción geográfica. El criterio de los Estados Unidos consistente en examinar una relación entre: a) "alguna información sobre Boeing" y b) "información comparable sobre el grupo de receptores de la supuesta subvención en su conjunto" privaría de todo sentido al factor de desproporcionalidad del párrafo 1 c) del artículo 2, ya que la autoridad otorgante controlaría el resultado de esa prueba.[59]

4.20 En tercer lugar, las Comunidades Europeas mantienen que, en virtud del sentido corriente del término "grupo", un "grupo de empresas o ramas de producción" es una serie de empresas o ramas de producción que forman una unidad o conjunto basados en alguna relación o finalidad mutua o común o en algún grado de similitud. Así pues, las Comunidades Europeas aducen que una subvención a la que puede acceder un grupo compuesto por un número suficientemente limitado de las empresas que operan dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante tiene que ser específica, como en el caso del

[54] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 37.

[55] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 17.

[56] Véase la sección IV.B.1 c) ii) *infra*.

[57] Véase la sección IV.B.1 c) iii) *infra*.

[58] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.

[59] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.

programa ATP[60], que está limitado al grupo de empresas estadounidenses que realizan actividades de investigación en "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad".[61]

4.21 Por último, las Comunidades Europeas observan que siempre que es posible tratan de estimar el valor de los beneficios para la división de LCA de Boeing derivados de cada una de las subvenciones objeto de la presente diferencia utilizando un método de asignación basado en información públicamente disponible. Las Comunidades Europeas enumeran esas cantidades estimadas en el cuadro 1 *supra*, y solicitan al Grupo Especial que las adopte como la mejor información disponible y que, cuando proceda, infiera conclusiones desfavorables debido a la falta de cooperación de los Estados Unidos en el proceso de acopio de información.[62]

b) Medidas de ayuda estatal

i) Estado de Washington y municipios de dicho Estado

4.22 Por lo que respecta a las medidas adoptadas por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado, las Comunidades Europeas impugnan un paquete 4.000 millones de dólares en bonificaciones fiscales sin riesgo, infraestructura y otros incentivos hecho efectivo mediante varias medidas estatales y locales estrechamente vinculadas y garantizado a Boeing en virtud de los términos del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site.

4.23 Las Comunidades Europeas aclaran que las subvenciones del Estado de Washington impugnadas comprenden un paquete de 3.920 millones de dólares en ventajas fiscales, mejoras de la infraestructura, incentivos para formación y varias otras medidas destinadas, en su totalidad, a permitir que Boeing disfrute de sus beneficios sin correr ningún riesgo. Incluyen las siguientes:

- Subvenciones fiscales: i) reducciones HB 2294 del tipo del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) ; ii) bonificaciones fiscales B&O en virtud del HB 2294; iii) exenciones HB 2294 de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos; iv) exenciones HB 2294 de impuestos sobre las ventas y la utilización para construcción y equipamiento, exenciones de impuestos especiales sobre arrendamiento y exenciones del impuesto sobre la propiedad; y v) reducciones del tipo impositivo B&O en Everett; y

- subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site: i) provisión de coordinadores de proyectos; ii) incentivos para formación en el trabajo; iii) incentivos para la LCF 747; iv) ayuda para procedimientos jurídicos; y v) subvenciones relacionadas con la infraestructura (mejoras de carreteras para Boeing Everett, exenciones de derechos de aterrizaje para la LCF 747, instalaciones para la transferencia ferrocarril-barcaza y la Terminal Sur del Puerto de Everett, y congelación de tasas de servicios públicos para Boeing Everett).[63]

4.24 Las Comunidades Europeas aducen que el Gobernador del Estado de Washington Gary Locke prometió todos esos incentivos en su carta de "oferta final" a Boeing. Se hicieron efectivos mediante varias medidas vinculadas[64] entre sí: HB2294; *Everett Ordinance* 2749-04; el *Memorandum of*

[60] Véanse los párrafos 4.96 y 4.97 *infra*.

[61] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.

[62] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 38.

[63] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 6.

[64] Por ejemplo, el artículo 1 de la *Everett Ordinance* 2759-04 hace referencia concreta al Acuerdo relativo al proyecto Olympus Master Site, y reproduce términos del mismo. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 147.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Agreement for Project Olympus between Washington State and Boeing (MSA); y el Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site, en virtud del cual el Estado de Washington y sus localidades se comprometieron a proporcionar a Boeing esos diversos incentivos. De hecho, el MSA pone claramente de manifiesto el carácter conjunto de esos incentivos.[65]

4.25 En respuesta a los argumentos de los Estados Unidos relativos a las subvenciones específicas proporcionadas por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado[66], las Comunidades Europeas observan que no hay en los argumentos presentados y los hechos señalados por los Estados Unidos nada que afecte a la conclusión de que la miríada de compromisos asumidos por el Estado de Washington y sus localidades en este "paquete de incentivos para Boeing" representa una concesión de subvenciones específicas en beneficio de la división de LCA de Boeing.[67]

Incentivos fiscales estatales y locales

4.26 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Washington se ha comprometido a proporcionar casi 3.500 millones de dólares en ventajas fiscales que beneficiarán a Boeing a lo largo de los próximos 20 años en virtud del proyecto de ley 2294 del Congreso (HB 2294)[68], y la ciudad de Everett se ha comprometido a proporcionar otros 67,5 millones de dólares en forma de reducciones del tipo impositivo B&O desde 2006 hasta 2023, inclusive.[69]

4.27 En particular, las Comunidades Europeas afirman, entre otras cosas, que las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 son un ejemplo de libro de texto de una subvención específica, ya que antes de la aprobación del HB 2294 los fabricantes de aeronaves comerciales y sus componentes tenían que pagar un tipo impositivo B&O general para fabricantes del 0,484 por ciento, mientras que después de la aprobación del HB 2294 pagan un tipo impositivo B&O que es un 40 por ciento inferior.[70] Por tanto, las Comunidades Europeas aducen que las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 representan ingresos públicos no recaudados que en otro caso se habrían percibido, y, en consecuencia, una contribución financiera, con respecto a la totalidad del período comprendido entre el ejercicio presupuestario 2006 y el ejercicio presupuestario 2024, inclusive.[71]

4.28 Las Comunidades Europeas recuerdan que el HB 2294 estableció, para los fabricantes de aeronaves comerciales y componentes de aeronaves comerciales, una excepción a la regla general de imposición B&O para fabricantes en el Estado de Washington. En otras palabras, de no ser por el HB 2294, los fabricantes de aeronaves comerciales y componentes de aeronaves comerciales pagarían un tipo impositivo B&O más elevado en todo el período comprendido entre el 1º de octubre de 2005 y el 30 de junio de 2024, inclusive. Las Comunidades Europeas sostienen que esta reducción fiscal arbitraria, concreta y hecha a la medida no puede quedar exenta de las disciplinas del Acuerdo SMC, como los Estados Unidos tratan de hacer mediante sus engañosos e irrelevantes argumentos relativos al denominado "efecto cascada".[72]

4.29 Las Comunidades Europeas sostienen que el examen que los Estados Unidos hacen de la repercusión del "efecto cascada" y la supuesta política del Estado de Washington de "nivelar los tipos impositivos efectivos" es del todo irrelevante, ya que la medida impugnada por las Comunidades

[65] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 30.
[66] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 6.
[67] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 7.
[68] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 4.
[69] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 156.
[70] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.
[71] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 8.
[72] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 8.

Europeas es el HB 2294, y no todo el régimen fiscal B&O del Estado de Washington.[73] El texto del HB 2294 y las circunstancias que rodearon a su aprobación demuestran que dicho proyecto no tiene relación alguna con el "efecto cascada", y sí la tiene, y mucha, con la prestación de ayuda financiera a Boeing y su programa 787.

4.30 Las Comunidades Europeas destacan además que en el HB 2294 no se hace referencia al efecto cascada, la nivelación de impuestos ni nada parecido. Antes bien, el objetivo de la ley es el "suministro de incentivos fiscales" a la industria aeroespacial. Las Comunidades Europeas hacen también referencia a la regla impositiva general para fabricantes en el Estado de Washington conforme a las propias normas fiscales de dicho Estado establecidas en el Código Revisado de Washington, que dispone que los fabricantes pagarán un tipo impositivo B&O del 0,484 por ciento, y añaden que el HB 2294 establece textualmente una excepción a esa norma general para los fabricantes de aeronaves comerciales y componentes de aeronaves comerciales.[74]

4.31 Las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos no han podido señalar ninguna ley, reglamento o política del Estado de Washington que requiera la nivelación de los tipos impositivos efectivos para todas las empresas de Washington. Las Comunidades Europeas señalan a nuestra atención que durante la primera reunión del Grupo Especial con las partes lo único a que los Estados Unidos hicieron reiteradamente referencia fue un "estudio". En respuesta a las observaciones de los Estados Unidos de que de no existir el HB 2294 el tipo impositivo sería "especulativo", las Comunidades Europeas sostienen que "especulativo" no es un punto de referencia.[75]

4.32 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 no representan ingresos públicos no recaudados que en otro caso se habrían percibido, argumento que a su juicio carece de fundamento, dado que el HB 2294 estableció tipos impositivos B&O más bajos especiales para los fabricantes de aeronaves comerciales y sus componentes, en comparación con el tipo impositivo B&O general aplicable a los fabricantes en el Estado de Washington. Las Comunidades Europeas explican que el HB 2294 -la medida en litigio- está, además, expresamente limitado a los fabricantes, minoristas y mayoristas de aeronaves comerciales y sus componentes, y en consecuencia es una medida específica.[76]

4.33 Las Comunidades Europeas rechazan también el argumento de los Estados Unidos de que la cuantía pertinente de cualquier contribución financiera resultante de las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 sólo es la de los ingresos "efectivamente" no recaudados en los ejercicios fiscales 2006-2007, argumento que consideran injustificado. Los Estados Unidos, al presentar ese argumento jurídico, incurren en un error fundamental al basarse enteramente en una disposición del Acuerdo SMC -el párrafo 1 del artículo 1- que simplemente no contempla la cuestión de la "cuantía" de la subvención.[77]

4.34 En respuesta a las pruebas relativas a la transferencia a Boeing de los beneficios derivados de las reducciones del tipo impositivo B&O del Estado de Washington para proveedores de Boeing, las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos recaen en su planteamiento básico, es decir, afirman que hay pruebas que contradicen las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas de

[73] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.
[74] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.
[75] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.
[76] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.
[77] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 9.

que una medida otorga un beneficio, pero se abstienen de presentar esas otras pruebas.[78] Las Comunidades Europeas mantienen que las reducciones del tipo impositivo B&O para los productores de componentes de LCA de Boeing se transfieren a la división de LCA de Boeing, como demuestran tanto pruebas del Estado de Washington como el análisis especializado de los Profesores Paul Wachtel y John Asker, de la Universidad de Nueva York, y añaden que los Estados Unidos no han refutado esas pruebas.[79] Observan que el propio ex Gobernador Locke ha aclarado que los beneficios de las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 obtenidas por los proveedores de Boeing del Estado de Washington se transfieren a la división de LCA de Boeing.[80]

4.35 Por último, en lo tocante a las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294, las Comunidades Europeas, recordando que los Estados Unidos dejaron perfectamente claro durante la segunda reunión del Grupo Especial con las partes que el Estado de Washington aplica un tipo impositivo B&O del 0,484 por ciento a los fabricantes que operan dentro del Estado, salvo ciertos fabricantes especializados -como los fabricantes de aeronaves comerciales-, a los que el Estado aplica tipos especiales más bajos (es decir, "ajustes para sectores específicos"), sostienen que esto confirma que el ajuste de los tipos impositivos B&O en virtud del HB 2294 representa ingresos públicos no recaudados que en otro caso se habrían percibido.[81]

4.36 Las Comunidades Europeas también alegan que, además de las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294, el Estado de Washington proporcionó a Boeing, mediante el HB 2294, los siguientes incentivos fiscales adicionales: bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad[82]; exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos utilizados en el desarrollo de aeronaves comerciales o sus componentes, y para construcciones y equipos relacionados con nuevos edificios utilizados en la fabricación de aeronaves supereficientes[83]; exenciones del impuesto especial sobre arrendamientos para fabricantes dedicados a la fabricación de aeronaves supereficientes que están arrendando determinadas instalaciones del distrito portuario[84]; y exenciones del impuesto sobre la propiedad para fabricantes dedicados a la fabricación de aeronaves supereficientes que son arrendatarios de un distrito portuario.[85] Las Comunidades Europeas alegan además que la ciudad de Everett, mediante la Ordenanza 2759-04, promulgó una reducción del 75 por ciento de su tipo impositivo B&O para actividades de fabricación cuando el valor de los productos fabricados es de 6.000 millones a 8.000 millones de dólares[86], y Boeing es la única empresa que fabrica en Everett productos con un valor superior a 6.000-8.000 millones de dólares anuales.[87] Las Comunidades Europeas han demostrado que las diversas medidas fiscales promulgadas en virtud del HB 2294 y la Ordenanza 2759-04 de Everett son subvenciones específicas a la división de LCA de Boeing.[88]

---

[78] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.

[79] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 10.

[80] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.

[81] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.

[82] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 109.

[83] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 117.

[84] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 122.

[85] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 126.

[86] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 148.

[87] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 29.

[88] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 31.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site

4.37 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Washington y municipios de dicho Estado se han comprometido a proporcionar casi 400 millones de dólares en otros incentivos, incluidos servicios de formación y mejoras de la infraestructura, en relación con la producción del 787.[89] Más concretamente, el Estado de Washington se comprometió a proporcionar, en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site, la siguiente serie de incentivos destinados a beneficiar dicho proyecto, es decir, las instalaciones de montaje del Boeing 787:

- proporcionar a Boeing coordinadores que ayudaran a poner en marcha el Proyecto Olympus;

- crear un programa de desarrollo de la mano de obra y construir un centro de recursos de empleo para formar a empleados de Boeing que trabajarán en el montaje de la LCA 787;

- ayudar a Boeing a desarrollar y producir los LCF 747 que Boeing utilizará para transportar componentes del 787 a Everett haciendo extensivos a los LCF 747 los mismos incentivos fiscales y de otra naturaleza previstos para el 787; y

- asegurar a Boeing contra los riesgos de litigios relacionados con el Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site.[90]

Además, el Estado de Washington, el condado de Snohomish, el Puerto de Everett y la ciudad de Everett se comprometieron, en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site, a proporcionar la siguiente serie de incentivos encaminados a mejorar o facilitar el uso de infraestructura por Boeing:

- mejoras específicas del acceso por carretera en beneficio de las instalaciones de producción de LCA de Boeing en Everett, realizadas por el Estado de Washington y la ciudad de Everett;

- exención del pago de derechos de aterrizaje para los LCF 747 de Boeing en Paine Field para reducir los costos del transporte de componentes del 787 a Everett, por parte del condado de Snohomish;

- mejoras en la capacidad de transferencia ferrocarril-barcaza y ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur para facilitar el transporte de componentes del 787 a Everett, realizadas por el Puerto de Everett; y

- congelación de las tarifas para servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado sanitario, eliminación de desechos sólidos y tratamiento de aguas residuales industriales en las instalaciones de producción de LCA de Boeing en Everett, por parte de la ciudad de Everett y el condado Snohomish.[91]

[89] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 4.
[90] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 163.
[91] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 164.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas aducen que todos esos incentivos son subvenciones que forman parte de un acuerdo específico entre Boeing y el Estado de Washington, a saber, el Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site. No cuestan nada a Boeing, y su valor económico está de hecho garantizado a Boeing en virtud de los términos del citado Acuerdo.[92]

4.38 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que las mejoras de carreteras y puertos en cuestión no constituyen inversiones en infraestructura general, ya que se hicieron, como resultado de negociaciones, a medida de las necesidades de Boeing y se garantizaron a Boeing.[93] Más concretamente, mantienen que el paquete de mejoras de carreteras y las mejoras de la conexión ferrocarril-barcaza en el Puerto de Everett y la Terminal Sur no constituyen infraestructura general. Aducen que así lo confirman los hechos a los que se han referido -por ejemplo, derechos legales a mejoras especificadas por Boeing, acceso preferencial, etc.-.[94] En acusado contraste con la afirmación de los Estados Unidos de que "las Comunidades Europeas presentan un par de hechos fuera de contexto para cada medida de infraestructura impugnada", las Comunidades Europeas mantienen que han hecho referencia a una miríada de hechos concernientes a cada una de esas medidas, entre ellos la existencia de numerosos derechos consolidados por Boeing con respecto a cada medida. Las Comunidades Europeas destacan que es importante señalar que los Estados Unidos en ningún momento han discutido la existencia de ninguno de esos hechos.[95] Así pues, las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que las mejoras de la carretera y el puerto no son infraestructura general, ya que Boeing tiene derecho a que se realicen esas mejoras, que están hechas a medida de las propias necesidades de Boeing. Además, las Comunidades Europeas destacan que Boeing disfruta de derechos preferenciales de uso de las instalaciones portuarias.[96]

4.39 Las Comunidades Europeas también mantienen, subsidiariamente, que si el Grupo Especial considerara que las mejoras de la carretera y el puerto constituyen en sí mismas infraestructura general, los derechos otorgados a Boeing en relación con las mejoras de la carretera y el puerto representan 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. Esos derechos sólo se otorgaron a Boeing, y ofrecen a Boeing certidumbre jurídica por lo que respecta a los elementos de las mejoras de la carretera y el puerto que son importantes para el funcionamiento de sus instalaciones de producción y que de otro modo podrían dar lugar a pérdidas económicas. Así pues, otorgan a Boeing un beneficio que no puede obtenerse en el mercado.[97]

4.40 En lo tocante a la disposición relativa al "cumplimiento total" del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site, las Comunidades Europeas sostienen que esa disposición desempeña un papel crucial para garantizar a Boeing cada una de las subvenciones que forman parte del paquete de incentivos para Boeing de 3.920 millones de dólares. La afirmación de los Estados Unidos de que se trata "simplemente de una disposición de 'máximo empeño' que alienta a las partes a cumplir sus compromisos en la medida jurídicamente admisible" es absurda y contraria al sentido corriente del texto de la disposición tal como se constataría con arreglo a la legislación interna.[98]

---

[92] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 165.

[93] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.

[94] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.

[95] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.

[96] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 11.

[97] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafos 454 y 459; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 188.

[98] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado

4.41 Por lo que respecta a las medidas adoptadas por el Estado de Kansas y sus entidades locales, las Comunidades Europeas aducen que la división de LCA de Boeing ha recibido 784 millones de dólares en bonificaciones del impuesto sobre la propiedad y las ventas asociadas a IRB de la ciudad de Wichita, así como un beneficio adicional de 122 millones de dólares asociado a bonos del Estado de Kansas.[99]

4.42 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han refutado satisfactoriamente la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas de que la ciudad de Wichita, mediante ventajas en los impuestos sobre la propiedad y las ventas asociadas a IRB, y el Estado de Kansas, mediante bonos emitidos por la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas (KDFA), proporcionan subvenciones beneficiosas para la división de LCA de Boeing que son específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.[100]

Ventajas fiscales IRB de Wichita

4.43 Las Comunidades Europeas sostienen que la ciudad de Wichita, Kansas, ha aprobado reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas relacionadas con casi 4.000 millones de dólares en IRB emitidos en nombre de las instalaciones de Wichita utilizadas para producir partes de LCA de Boeing.[101] Las Comunidades Europeas también alegan que la única intención y consecuencia de esos IRB es proporcionar, mediante un complejo proceso jurídico, ventajas en materia de impuestos sobre la propiedad y las ventas que benefician a Boeing.[102]

4.44 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que los IRB no resultan en contribuciones financieras, argumento que consideran injustificado, porque la exención general de los impuestos sobre la propiedad de Kansas a la que los Estados Unidos hacen referencia sólo es aplicable a la maquinaria comercial e industrial y los equipos adquiridos después del 30 de junio de 2006. Las Comunidades Europeas sostienen además que han establecido que el valor previsto de futuras subvenciones relacionadas con bonos a Spirit (es decir, el nuevo propietario de las operaciones comerciales de Boeing en Wichita y actual coproductor de LCA de Boeing) se transfirió a Boeing en virtud de los términos y condiciones de la compra por Spirit de las instalaciones de Boeing en Wichita, como demuestra el análisis especializado del Profesor Paul Wachtel, de la Universidad de Nueva York. Las Comunidades Europeas observan que la participación de Boeing en los IRB tampoco es proporcional a su posición económica en la ciudad de Wichita.[103]

4.45 Las Comunidades Europeas mantienen que el argumento de los Estados Unidos de que los IRB no resultan en contribuciones financieras es inaceptable, principalmente porque la exención general del impuesto sobre la propiedad de Kansas a la que los Estados Unidos hacen referencia sólo es aplicable a maquinaria comercial e industrial y a equipos adquiridos después del 30 de junio de 2006. Sostienen que los IRB recibidos tanto por Boeing como por Spirit resultan en beneficios para la división de LCA de Boeing, ya que Spirit transfiere sus beneficios IRB a la división de LCA de Boeing, como demuestran principios básicos de fijación de precios de los activos. Esos IRB son

[99] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.
[100] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 13.
[101] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 5.
[102] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 5.
[103] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.

específicos, porque la proporción de IRB recibidos por Boeing y Spirit no es proporcional a su participación en la economía de Wichita.[104]

4.46 Por lo que respecta a la especificidad, las Comunidades Europeas sostienen que, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, en su análisis de la especificidad han tenido en cuenta la diversificación de actividades económicas en Wichita. Es más, afirman que en una economía en la que los fabricantes "producen de todo, desde motocicletas hasta dispositivos informáticos de almacenamiento de datos"[105], el hecho de que Boeing haya recibido hasta un 69 por ciento de las reducciones de impuestos sobre la propiedad relacionadas con IRB decretadas por Wichita, en comparación con su participación del 16 por ciento (como máximo) en la economía local, confirma que esas subvenciones son específicas *de facto*. Las Comunidades Europeas también rechazan las afirmaciones retóricas de los Estados Unidos, alegando que éstos nunca han presentado ninguna medición de la participación de Boeing en la economía local basada en algún factor distinto del empleo.[106]

Bonos KDFA

4.47 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Kansas, por intermedio de la KDFA, también ha emitido bonos por valor de 80 millones de dólares relacionados con la producción en Wichita de una parte del fuselaje del 787.[107] Afirman que esos bonos son un medio cuya finalidad es proporcionar 20 años de donaciones semestrales que benefician al proyecto del Boeing 787.[108] Por si hubiera alguna duda sobre el objetivo y el destinatario de esos bonos KDFA y la legislación para su aplicación, las Comunidades Europeas destacan que el Estado los bautizó "Bonos Boeing".[109]

4.48 Las Comunidades Europeas mantienen que los bonos KDFA son subvenciones específicas que benefician a la división de LCA de Boeing.[110] Alegan que han demostrado que Spirit transfiere los beneficios de esos bonos a la división de LCA de Boeing, como demuestra el análisis especializado del Profesor Paul Wachtel, de la Universidad de Nueva York; y afirman que los bonos eran específicos porque sólo se pusieron a disposición de Boeing y su entidad sucesora, Spirit.[111]

Argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la transacción Boeing-Spirit

4.49 Las Comunidades Europeas consideran que el intento de los Estados Unidos de refutar su argumento relativo a la transferencia debe rechazarse.[112] Más concretamente, consideran inadmisible que los Estados Unidos simplemente afirmen que Spirit no transfiere a Boeing beneficios que recibe mediante IRB y bonos KDFA, pero se nieguen a presentar información alguna que respalde esa afirmación.

---

[104] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 14.
[105] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, nota 2.
[106] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.
[107] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 5.
[108] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 5.
[109] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 5.
[110] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 15; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.
[111] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 15.
[112] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.50 Las Comunidades Europeas destacan que Spirit es actualmente coproductor de LCA de Boeing, y en consecuencia parte de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, que es el objeto de las alegaciones de las Comunidades Europeas en esta diferencia.[113] Consideran importante señalar que Spirit no es una "entidad independiente, no relacionada con Boeing", como afirman los Estados Unidos; por el contrario, es la entidad sucesora de las operaciones de Boeing en Wichita, con una relación especial con Boeing que no ha cesado. Además, en el momento crucial para evaluar la transferencia, es decir, en el momento en que se cerró la transacción Boeing-Spirit, Spirit no tenía ninguna relación con Airbus, mientras que la ciudad de Wichita ya había manifestado su intención de emitir IRB para Spirit, y Spirit ya había solicitado sus bonos KDFA.[114]

4.51 Las Comunidades Europeas explican además[115] que las condiciones de la transacción Boeing-Spirit de febrero de 2005, que contemplaban la transferencia a Boeing de futuros beneficios de subvenciones, se basaban en las expectativas razonables de que el sucesor de Boeing en Wichita recibiría IRB y bonos KDFA. Aunque los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba de que las condiciones del acuerdo Boeing-Spirit fueron alteradas entre febrero y junio de 2005 para tener en cuenta los beneficios de futuros bonos, las Comunidades Europeas aducen que no es sorprendente que tales pruebas no existan, dado que los acontecimientos que desembocaron en la conclusión de la transacción en junio de 2005[116] confirmaban las expectativas de las partes en febrero de 2005, lo que significa que no había nada que modificar.[117] Las Comunidades Europeas mantienen que los Estados Unidos, en respuesta a las pruebas relativas a la transferencia a Boeing de los beneficios de las medidas de Kansas para Spirit, adoptan un criterio consistente en afirmar que existen pruebas que contradicen la pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas de que una medida otorga un beneficio, pero se abstienen de presentar esas otras pruebas.[118]

4.52 Las Comunidades Europeas reiteran su argumento de que había expectativas claras de que Spirit recibiría tanto IRB como bonos KDFA antes de la conclusión de la transacción en condiciones de plena competencia Boeing-Spirit, y que, en consecuencia, Spirit transfirió a la división de LCA de Boeing los futuros beneficios de esas subvenciones como parte de la transacción global. Las Comunidades Europeas mantienen que esas subvenciones son específicas, ya que la cantidad de IRB recibidos por Boeing y Spirit no es proporcional a su participación en la economía local, y dado que sólo el sucesor de Boeing (Spirit) ha recibido los bonos KDFA.[119]

---

[113] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

[114] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.

[115] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

[116] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, nota 1. Concretamente, la carta de intención relativa a los IRB de 25 de mayo de 2005 de Spirit, la solicitud de bonos KDFA por Spirit el 9 de mayo de 2005, y la resolución de 9 de junio de 2005 de la KDFA en la que manifestaba su intención de emitir los bonos.

[117] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

[118] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.

[119] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

iii) Estado de Illinois y municipios de dicho Estado

4.53 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Illinois y sus entidades locales han proporcionado para la sede social de Boeing un paquete de incentivos consistentes en reembolsos de los gastos de traslado y ventajas fiscales. Sostienen que la alegación de los Estados Unidos de que esas medidas no son específicas carece de fundamento, ya que Boeing fue el único beneficiario previsto y el único beneficiario efectivo.[120]

Paquete de traslado de Boeing

4.54 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado proporcionan subvenciones específicas a Boeing mediante un paquete de medidas promulgadas de conformidad con la *Relocation Act*. Esas medidas incluyen: reembolsos de los gastos de traslado; bonificaciones fiscales EDGE a 15 años; y reducciones del impuesto sobre la propiedad local en relación con el traslado de la sede social.[121]

4.55 Las Comunidades Europeas afirman además que este generoso paquete de incentivos a largo plazo se proporcionó a Boeing en relación con su decisión de trasladar su sede social a Chicago, Illinois, en 2001.[122] Observan que los legisladores aludieron a menudo a la *Relocation Act* asociada como el "paquete Boeing".[123] Añaden que la ciudad de Chicago, como parte de los incentivos para el traslado, llegó incluso a extender un cheque al propietario del edificio de la sede de Boeing, para contribuir a garantizar que Boeing pudiera disponer del edificio que había elegido, en el momento en que lo eligió, sin tener que pagar una prima.[124]

4.56 Tras señalar que los argumentos de los Estados Unidos relacionados con esas medidas se centran en limitar al pasado la cuantía de las contribuciones financieras, y en aducir que las medidas no son específicas, las Comunidades Europeas mantienen que en las solicitudes de celebración de consultas y establecimiento de un grupo especial se hizo debidamente referencia a todas esas medidas, y que éstas existían mucho antes del establecimiento de este Grupo Especial. Por consiguiente, resultan en contribuciones financieras, con independencia de que la transferencia de fondos o la condonación de ingresos públicos que de otro modo se habrían percibido tenga lugar en el pasado, en el presente o en el futuro. Las Comunidades Europeas sostienen que todas esas medidas son específicas, porque Boeing era el único beneficiario previsto, y el único beneficiario efectivo, de la *Relocation Act*, conforme a la cual se promulgó cada una de esas medidas. Las reducciones del impuesto sobre la propiedad son también específicas, porque las ordenanzas y acuerdos pertinentes las limitan expresamente a Boeing.[125]

4.57 Por último, las Comunidades Europeas destacan que los Estados Unidos aceptan que los reembolsos de gastos de traslado, las bonificaciones fiscales EDGE y las reducciones del impuesto sobre la propiedad local son subvenciones, y añaden que los Estados Unidos no han refutado los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la cuantía y la especificidad de esas subvenciones.[126]

---

[120] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

[121] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 16.

[122] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 6.

[123] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 6.

[124] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 6.

[125] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 17.

[126] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Rescisión del contrato de arrendamiento anterior

4.58 Las Comunidades Europeas recuerdan que los Estados Unidos han reconocido que el pago efectuado por la ciudad de Chicago para la rescisión del contrato de arrendamiento constituye una subvención específica a la división de LCA de Boeing.[127]

c) Medidas del Gobierno Federal de los Estados Unidos

4.59 Las Comunidades Europeas sostienen que, generosos como son los beneficios conferidos por los Estados, la principal fuente de subvenciones estadounidenses a Boeing siempre ha sido el Gobierno Federal. Boeing ha recibido casi 17.000 millones de dólares en financiación y ayuda de la NASA, el DOD, el DOC y el DOL. La mayor parte de esa financiación ha sido proporcionada por la NASA y el DOD, principalmente por medio de sus subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos. La NASA y el DOD también otorgan a Boeing derechos de propiedad intelectual sobre valiosos resultados de investigación, con inclusión de patentes, secretos comerciales y derechos de utilización de datos; reembolsan a Boeing determinados costos de investigación y desarrollo en los que se ha incurrido únicamente porque la propia Boeing así lo ha querido (lo que se denomina investigación y desarrollo "independientes") y no conforme a los términos de un contrato, y proporcionan instalaciones, equipos y empleados para investigación y desarrollo relacionados con LCA.[128] Las Comunidades Europeas destacan las siguientes características, que a su juicio resultan evidentes en un examen de las subvenciones para investigación y desarrollo:

a) El Gobierno de los Estados Unidos y Boeing han mantenido desde hace mucho tiempo una relación muy estrecha que ha contribuido al éxito de Boeing en los mercados de LCA.

b) A menudo, tanto el Gobierno de los Estados Unidos como Boeing reconocen, mediante declaraciones públicas, que el sector de LCA es singular en cuanto a su capacidad para beneficiarse de una generosa financiación pública.

c) La financiación y la ayuda federal para investigación y desarrollo reducen mucho la necesidad de Boeing de financiar su propia investigación y desarrollo para desarrollar LCA nuevas y mejoradas, y desplazan sobre el Gobierno de los Estados Unidos el riesgo derivado del desarrollo de nuevos productos.

d) La financiación y la ayuda federal para investigación y desarrollo permiten desarrollar valiosas tecnologías para la división de LCA de Boeing que quedan a disposición de Boeing (y no revierten al dominio público) en virtud de derechos de propiedad intelectual y otras restricciones de la transferencia de tecnologías.[129]

Las Comunidades Europeas sostienen además que el Gobierno de los Estados Unidos ha proporcionado a Boeing casi 2.200 millones de dólares en ventajas fiscales supeditadas a la exportación en el marco de los regímenes de exclusión fiscal EVE/IET que afectan a las ventas de LCA de Boeing.[130]

[127] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 18; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.
[128] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 7.
[129] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 8.
[130] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

i) Investigación y desarrollo aeronáuticos en los Estados Unidos

4.60 Las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos han aportado 13.000 millones de dólares para contribuir a la investigación, el desarrollo, el diseño y la producción de las familias de LCA de Boeing, especialmente el 787, por intermedio de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, el DOD y el DOC en litigio. En particular, aducen que los Estados Unidos lo han hecho en virtud de 8 programas de investigación y desarrollo de la NASA, 23 elementos de Programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación (RDT&E) del DOD[131], y el programa de tecnología avanzada (ATP) del DOC.[132]

4.61 Las Comunidades Europeas sostienen que las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos respaldadas por el Gobierno de los Estados Unidos han beneficiado en el pasado a todos los modelos de LCA de Boeing, y seguirán beneficiando a modelos de LCA de Boeing en el futuro. Incluso en los casos en que la ayuda del Gobierno de los Estados Unidos para investigación y desarrollo se centra supuestamente en tecnología aeronáutica militar, esa ayuda a menudo repercute en beneficios tecnológicos para LCA.[133]

4.62 Las Comunidades Europeas explican seguidamente que la rama de producción de LCA de los Estados Unidos es singular entre las industrias manufactureras estadounidenses en cuanto que ha recibido desde su nacimiento amplia ayuda del Gobierno Federal para investigación y desarrollo. Robert Spitzer, ex Vicepresidente para Ingeniería en el Grupo de Aeronaves Comerciales de Boeing, ha reconocido que la excepcional colaboración de la NASA con la rama de producción de LCA de los Estados Unidos "es evidente en cada aeronave fabricada en los Estados Unidos". Es más, J.F. Creedon, ex Director de la NASA en Langley, ha afirmado que: "la razón de la existencia de un centro de la NASA en Langley y de otros centros aeronáuticos es contribuir a la tecnología a fin de garantizar la superioridad de la aeronáutica estadounidense. Cuando Boeing comienza a ofrecer un producto emblemático como el 777, que utiliza tantos productos de la tecnología de la NASA, reafirma la razón de nuestra existencia, lo cual es muy satisfactorio para nosotros".[134]

4.63 Las Comunidades Europeas sostienen que han analizado detalladamente 8 programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, 23 elementos de programas RDT&E del DOD, y 8 proyectos ATP del DOC, y acreditado una presunción *prima facie* de que esas ayudas de la NASA, el DOD y el DOC para investigación y desarrollo constituyen subvenciones específicas a la división de LCA de Boeing que han contribuido a la investigación, el desarrollo, el diseño y la producción de varios miembros de la familia de LCA de Boeing, especialmente el 787. Mantienen que los Estados Unidos no han refutado esta presunción *prima facie*, ya que en ningún momento han abordado, medida por medida, las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas.[135]

4.64 Las Comunidades Europeas rechazan los argumentos de los Estados Unidos centrados en la misión global de la NASA y el carácter militar de los elementos de programas RDT&E del DOD, que a su juicio tratan de eludir la cuestión. Según las Comunidades Europeas, las pruebas demuestran que los programas de la NASA y el DOD concretamente en litigio han generado valiosos conocimientos,

---

[131] Las Comunidades Europeas explicaron en sus posteriores comunicaciones que su impugnación relativa a los programas RDT&E del DOD está relacionada, y siempre lo ha estado, con la totalidad del programa RDT&E del DOD, y no sólo con 23 elementos de programa específicos. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 359, párrafo 163; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 361, párrafo 151.

[132] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.

[133] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 9.

[134] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 10.

[135] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

experiencias y confianza con respecto a tecnologías de LCA que Boeing ha utilizado en sus LCA. Así ocurre incluso con respecto a investigaciones en etapas muy tempranas, así como investigaciones sobre aeronaves que a primera vista no se parecen a las actuales LCA. Contrariamente a lo que alegan los Estados Unidos, los resultados y datos cruciales de la investigación y desarrollo respaldadas por la NASA y el DOD rara vez se publican, y lo poco que se publica no permite a Airbus aprovechar adecuadamente los resultados. Las Comunidades Europeas observan, además, que el ITAR no impide a Boeing utilizar en sus LCA tecnologías desarrolladas con ayuda del DOD.[136]

4.65 En lo tocante a los beneficios derivados de los contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD, así como del otorgamiento de derechos de propiedad intelectual, las Comunidades Europeas han explicado por qué los contratos con universidades sin ánimo de lucro presentados por los Estados Unidos no refutan el punto de referencia de mercado establecido por las Comunidades Europeas. Dicho punto de referencia se basa en varias fuentes distintas, entre ellas un punto de referencia especialmente pertinente detallado por la Sra. Regina Dieu, asesora jurídica de Airbus para contratación industrial, y artículos de expertos en derechos de propiedad intelectual relativos a la práctica general de las empresas con ánimo de lucro.[137]

4.66 Las Comunidades Europeas observan por último que los Estados Unidos, aunque tuvieron varias oportunidades para justificar las cuantías increíblemente bajas que según ellos se proporcionaron a la división de LCA de Boeing en virtud de la ayuda de la NASA y el DOD para investigación y desarrollo, se han abstenido de presentar tales pruebas. En particular, las Comunidades Europeas sostienen que lo que les han dejado son listas de números de contratos y cantidades de dólares, mecanografiadas en hojas de papel en blanco, sin forma alguna de verificar con exactitud lo que realmente estaba incluido, y, lo que es más importante, lo que estaba excluido de esas listas. En contraste, las Comunidades Europeas han acreditado una presunción *prima facie* de los valores de las subvenciones, con su análisis descendente meticulosamente apoyado en datos, y este es la única prueba real sobre esta cuestión que el Grupo Especial tiene ahora ante sí. Aducen que hasta la fecha las comunicaciones de los Estados Unidos no han podido convencer a las Comunidades Europeas de que alguien en la NASA o el DOD realmente haya examinado con detalle los contratos que figuran en sus archivos.[138]

4.67 Las Comunidades Europeas entienden que los Estados Unidos aducen que ni la NASA ni el DOD pueden presentar una contabilidad completa de cualquiera de los programas objeto de la presente diferencia, porque sus ordenadores no pueden responder a las preguntas necesarias. Sostienen que el planteamiento ascendente de los Estados Unidos no es fiable, y que las estimaciones de las Comunidades Europeas de las contribuciones financieras a Boeing, ya sea mediante transferencias directas de fondos o mediante el suministro de bienes o servicios, siguen siendo la mejor información disponible para el Grupo Especial.[139]

4.68 Habida cuenta de lo anterior, y sobre la base de la mejor información disponible, las Comunidades Europeas mantienen que la cuantía de las subvenciones de la NASA, el DOD y el DOC a la división de LCA de Boeing para investigación y desarrollo es de 13.000 millones de dólares, y que la crítica que los Estados Unidos hacen del planteamiento descendente de las Comunidades

---

[136] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

[137] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.

[138] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.

[139] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.

Europeas carece de fundamento.[140] En contraste, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han aportado nada que permita confiar en que sus estimaciones ascendentes capten todos los desembolsos a Boeing en virtud de contratos de la NASA y el DOD, así como todos los valiosos bienes y servicios, la ayuda interna para investigación y desarrollo y la financiación mediante subcontratos proporcionados a Boeing para investigación y desarrollo relacionados con LCA.[141]

La ayuda para investigación y desarrollo no constituye una compra de un servicio

4.69 Las Comunidades Europeas sostienen que la ayuda de la NASA y el DOD para investigación y desarrollo constituye una transferencia directa de fondos y un suministro de bienes y servicios, no una compra de servicios.[142] Aducen que la ayuda de la NASA otorga un beneficio, dado que ninguna entidad comercial pagaría jamás a otra entidad para actividades de investigación y desarrollo que beneficiarían sobre todo a esta última, y que el hecho de que el DOD no recupere una parte equitativa de sus inversiones en tecnologías relacionadas con LCA es incompatible con puntos de referencia de mercado pertinentes.[143]

4.70 Más concretamente, las Comunidades Europeas alegan que la NASA y el DOD están pagando por investigación y desarrollo que benefician exclusivamente a la empresa que realiza esa investigación y desarrollo, y que el DOD, en particular, no "recupera" la parte de los costos de investigación y desarrollo relacionados con LCA de Boeing que paga a dicha empresa. Aducen que ninguna empresa en el mercado comercial emprendería esas prácticas. Tras observar que los Estados Unidos presentan cuatro contratos entre Boeing y universidades que no se especifican para ilustrar que una parte que financia actividades de investigación y desarrollo no controla necesariamente los derechos de propiedad intelectual resultantes, las Comunidades Europeas sostienen que presentar esos contratos como ejemplos de práctica comercial no es creíble, especialmente a la luz de la relación de Boeing con determinadas universidades, que a menudo es la de un benefactor con instituciones de caridad.[144] Por último, las Comunidades Europeas consideran que esa ayuda es específica, porque sólo la reciben entidades capaces de llevar a cabo esos proyectos de investigación y desarrollo aeronáuticos, y porque la participación que corresponde a Boeing no es proporcional a su posición económica en los Estados Unidos.[145]

4.71 Las Comunidades Europeas rechazan la declaración de los Estados Unidos de que debe considerarse que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD representan compras de servicios, y en consecuencia están excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC.[146] Esto es un argumento que llama la atención, y que -si se aceptara- abriría en el Acuerdo SMC una laguna que permitiría la concesión ilimitada de subvenciones sin sujeción a

[140] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.
[141] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.
[142] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8; resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 21; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[143] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[144] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.
[145] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[146] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

disciplinas.[147] Las Comunidades Europeas explican que un gobierno, en lugar de simplemente extender un cheque a una empresa dada, podría, en lugar de ello, establecer un organismo con la misión de velar por la preeminencia de la rama de producción en la que opera esa empresa, y después hacer que ese organismo suscriba un "contrato" con la empresa para proporcionar fondos a cambio de informes o derechos de licencia que no tiene intención de utilizar. (Las Comunidades Europeas observan que en la primera reunión con el Grupo Especial los Estados Unidos explicaron que algunos de los "contratos" suscritos por la NASA son de hecho "acuerdos de cooperación", "acuerdos sobre inversiones en tecnología" u "otras transacciones". Sin embargo, los Estados Unidos no explicaron cuáles son los que afectan al presente caso.) Las Comunidades Europeas sostienen que, con independencia de la forma de la transacción, la empresa de que se trata recibe fondos gubernamentales para realizar investigaciones que desea realizar en su propio beneficio, mientras que el gobierno no recibe nada que tenga valor para él. En opinión de las Comunidades Europeas, no considerar que esta forma de ayuda representa una contribución financiera subvertiría el objeto y fin del Acuerdo SMC, que es imponer disciplinas a las subvenciones que causan distorsiones en el comercio internacional de mercancías.[148]

4.72 Las Comunidades Europeas sostienen que un examen sustantivo de los contratos de la NASA y el DOD demuestra que éstos resultan en transferencias directas de fondos y suministros de bienes y servicios, ya que aportan recursos económicos a Boeing. Si una medida está debidamente comprendida en cualquiera de los apartados del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, existe una contribución financiera, con independencia de que dicha medida también pueda constituir una compra de servicios. Los Estados Unidos se centran en lo que el Gobierno recibe a cambio de sus transferencias de fondos y sus suministros de bienes y servicios, pero al hacerlo confunden deliberadamente los conceptos diferenciados de contribución financiera y de beneficio, contrariamente a la clara orientación dada por el Órgano de Apelación en *Brasil - Aeronaves*. En cualquier caso, las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones de la NASA y el DOD para investigación y desarrollo no pueden caracterizarse debidamente como compras de servicios, porque las transacciones de que se trata: i) no tienen por objetivo, en última instancia, la adquisición de un servicio para beneficio directo y uso propio de la NASA o el DOD; ii) no contienen los elementos típicos de una compra; iii) no afectan exclusivamente al comercio de servicios, sino que representan un elemento crucial en la producción de mercancías -es decir, LCA y aeronaves militares; y iv) no son las de un genuino proveedor de servicios.[149]

NASA

4.73 Las Comunidades Europeas aducen que la investigación de la NASA ha contribuido a numerosos progresos aplicables a LCA en esferas como la aerodinámica, la dinámica de vuelo, las estructuras y materiales, los sistemas de vuelo, la reducción de ruidos y determinados problemas operacionales, como demuestra parcialmente el análisis especializado de los ingenieros de Airbus Dominik Wacht y Tim Sommer. La NASA ha proporcionado, en conjunto, más de 10.400 millones de dólares en ayuda a la división de LCA de Boeing en virtud de los siguientes programas de investigación y desarrollo aeronáuticos: *Advanced Composites Technology* (tecnología de materiales compuestos avanzados) ("ACT"), *High Speed Research* (investigación sobre alta velocidad) ("HSR"), *Advanced Subsonic Technology* (tecnología subsónica avanzada) ("AST"), *High Performance*

[147] Véase también, el resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8. En opinión de las Comunidades Europeas, aceptar el argumento de los Estados Unidos de que la ayuda para investigación y desarrollo relacionada con LCA representa una compra de servicios simplemente porque se financia mediante contratos crearía una enorme laguna en el Acuerdo SMC.

[148] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

[149] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.

Computing and Communications (informática y comunicaciones de alto rendimiento) ("HPCC"), *Aviation Safety* (seguridad de la aviación) ("ASP"), *Quiet Aircraft Tecnology* (tecnología de aeronaves silenciosas) ("QAT"), *Vehicle Systems* (sistemas de aeronaves) ("VSP"), y *Research and Technology Base* (investigación y tecnología) ("R&T Básico"). Como ha constatado la Oficina Presupuestaria del Congreso de los Estados Unidos: "los beneficios de la investigación y desarrollo apoyados por los programas de la NASA en cuestión recaen casi exclusivamente en los fabricantes de aeronaves, en sus proveedores y en las líneas aéreas".[150]

4.74 Las Comunidades Europeas sostienen que entre las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio están los programas AST y HSR de la NASA, que proporcionaron más de 2.300 millones de dólares para investigación que la propia NASA consideró "vital para el futuro de la industria aeronáutica civil de la nación". Afirman que buena parte de esa financiación benefició a la división de LCA de Boeing, y que hoy en día sigue beneficiándola. Además, las Comunidades Europeas destacan que una de las políticas de esos programas consistía en restringir la transferencia de información valiosa fuera de los Estados Unidos porque, en palabras de la propia NASA, "es crucial que los Estados Unidos mantengan su ventaja sobre la competencia extranjera en materia de tecnología aeroespacial". Basándose en ello, las Comunidades Europeas aducen que estas subvenciones para investigación y desarrollo no tenían por objeto beneficiar a quienes normalmente viajan por avión, sino beneficiar a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos.[151]

4.75 Las Comunidades Europeas aducen también que el legado de esos programas ha tenido continuación en otros programas aeronáuticos de la NASA por valor de miles de millones de dólares que han financiado investigaciones de Boeing relacionadas con LCA, como los programas HPCC, ASP, QAT, VSP y R&T básico.[152] Además, la capacidad de Boeing para lanzar su modelo 787 Dreamliner utilizando un 50 por ciento de materiales compuestos se hizo posible merced a decenios de financiación y ayuda de la NASA, entre otras cosas mediante su programa sobre eficiencia energética de las aeronaves ("ACEE") y su programa ACT. Esos programas se centraron en aumentar el uso de materiales compuestos en las LCA.[153]

4.76 Las Comunidades Europeas alegan que los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA (incluidos los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio (SAA)) dan lugar a contribuciones financieras, porque resultan tanto en transferencias directas de fondos como en el suministro de bienes y servicios (a saber, el suministro de instalaciones, equipos y empleados).[154] En segundo lugar, alegan que la financiación y la ayuda de la NASA para investigación y desarrollo otorgan a la división de LCA de Boeing un beneficio de un valor de 10.400 millones de dólares, porque la NASA recibe poco o ningún valor a cambio de los fondos y los bienes/servicios que proporciona, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas aducen que la NASA no se dedica a fabricar LCA ni sus partes; los intereses de la NASA, en los que los Estados Unidos se apoyan para demostrar el valor para la NASA, son del todo idénticos a los intereses de Boeing por lo que respecta a las medidas en litigio; y los escasos resultados de investigación y desarrollo de la NASA que finalmente se divulgan al público tienen poco valor para las empresas que no participaron en las investigaciones.[155] En ese sentido, las Comunidades Europeas aluden a declaraciones de ingenieros de Airbus y de un experto del Gobierno del Reino Unido, el Dr. Ray Kingcombe, sobre la dificultad que representa obtener cualquier dato significativo de los informes de

[150] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 11; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 476.
[151] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 12.
[152] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 13.
[153] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 14.
[154] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 21.
[155] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 23.

la NASA publicados.[156] En tercer lugar, las Comunidades Europeas recalcan que los Estados Unidos no han discutido la conclusión de que la ayuda de la NASA a Boeing para investigación y desarrollo aeronáuticos es específica.[157]

4.77 Las Comunidades Europeas rechazan concretamente el argumento de los Estados Unidos de que la ayuda de la NASA para investigación y desarrollo equivale a una compra de servicios, porque consideran, entre otras cosas, que su finalidad es satisfacer los intereses de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, no proporcionar algo de valor a la NASA. Según la NASA, por ejemplo, "el objetivo del Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados (ACT) es aumentar la competitividad de la rama de producción aeronáutica estadounidense poniendo a los fabricantes de aeronaves comerciales en situación de extender a las alas y los armazones, al final de esta década, la aplicación de los materiales compuestos que ahora se utilizan en las estructuras secundarias". Las Comunidades Europeas mantienen que el argumento de los Estados Unidos de que esos contratos de investigación y desarrollo constituyen compras de servicios excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, si fuera aceptado por el Grupo Especial, crearía una laguna enorme y no deseada en el Acuerdo SMC.[158]

4.78 Las Comunidades Europeas consideran que los Estados Unidos, en todos sus argumentos relacionados con la NASA, pasan por alto en buena medida la montaña de pruebas presentadas por las Comunidades Europeas que ilustran la manera en que la financiación y ayuda de la NASA ha beneficiado a la división de LCA de Boeing.[159] Más concretamente, las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos siguen haciendo hincapié en la misión básica de la NASA de ampliar "los conocimientos humanos" o "los fundamentos globales de la ciencia aeronáutica", en lugar de abordar, programa por programa, los argumentos y pruebas de las Comunidades Europeas.[160]

4.79 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que rechace la solicitud de los Estados Unidos de que haga caso omiso de las declaraciones de fuentes oficiales de la NASA por lo que respecta a la finalidad misma de los programas impugnados por las Comunidades Europeas, en favor de vagas declaraciones sobre la misión global de la NASA. Sostienen que las generalizaciones abstractas sobre la finalidad global de la NASA no contribuyen en nada a encubrir los objetivos inequívocos de los programas que son objeto de la presente diferencia.[161] En ese contexto, las Comunidades Europeas mantienen su argumento de que los Estados Unidos en ningún momento han defendido, programa por programa, esos ocho programas concretos de investigación y desarrollo de la NASA. Tampoco pueden hacerlo, en opinión de las Comunidades Europeas, al amparo de lo dispuesto en el Acuerdo SMC. Más importante aún, los objetivos de la NASA para los ocho programas en litigio son indistinguibles de los objetivos de Boeing, es decir, "garantizar la preeminencia de la aeronáutica estadounidense".[162]

4.80 Las Comunidades Europeas afirman que la miríada de actividades realizadas por la NASA no es objeto de esta diferencia. Sin embargo, sí son objeto de ella ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos sumamente especializados ejecutados por la NASA que, como demuestran pruebas inequívocas, contribuyen a aumentar la competitividad de los fabricantes de LCA

---

[156] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 325.
[157] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 24.
[158] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 21.
[159] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 19.
[160] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.
[161] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[162] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.

estadounidenses, es decir, Boeing.[163] Para pasar revista a algunas de esas pruebas, las Comunidades Europeas presentan el siguiente cuadro[164]:

Cuadro 2 - Programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA que ayudaron a Boeing a construir LCA

Programa de la NASA	Declaraciones de la NASA y de Boeing que ponen de manifiesto el objetivo de contribuir a la fabricación de LCA de Boeing
ACT	- "*El objetivo del Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados (ACT) es aumentar la competitividad de la rama de producción aeronáutica estadounidense* poniendo a los *fabricantes de aeronaves comerciales* en situación de extender a las alas y los armazones, al final de esta década, la aplicación de los materiales compuestos que ahora se utilizan en las estructuras secundarias."[165] - "La financiación de investigaciones por el Gobierno de los Estados Unidos, como el programa ACT de la NASA es *crucial para ayudar a Boeing* y a otros fabricantes de aeronaves estadounidenses a desarrollar tecnología avanzada y seguir siendo competitivos en los mercados mundiales".[166]
HSR	- "Programa HSR destinado a "desarrollar ... las tecnologías que la *rama de producción* necesita ... para establecer la viabilidad de un transporte civil de alta velocidad económico y ambientalmente inocuo (HSCT), un vehículo que -si es construido por la *rama de producción estadounidense*- podría dar a los Estados Unidos el liderazgo en los mercados de viajes aéreos comerciales de larga distancia del próximo siglo ...".[167] - "El mercado previsto del trasporte civil de alta velocidad (HSCT) es considerable, y el desarrollo y producción con éxito de un HSCT por competidores extranjeros reduciría significativamente la cuota del mercado mundial de las aeronaves de transporte civil de la *rama de producción aeroespacial estadounidense*. Es indispensable el desarrollo de tecnología. El Programa HSR de la NASA se está ejecutando en dos fases, con el objetivo, en último término, de contribuir a garantizar que continúe la superioridad de la *rama de producción estadounidense* en materia de aeronáutica hasta bien entrado el próximo siglo desarrollando tecnología que permita producir aeronaves HSCT compatibles con el medio ambiente y económicamente viables."[168]

[163] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

[164] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 318.

[165] *NASA ACT Budget Estimates*, *FY 1997*, SAT 4-21, CE- Prueba documental 321, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[166] L. Ilcewicz y otros, *Advanced Technology Composite Fuselage, Sixth NASA/DOD ACT Conference*, CE - Prueba documental 279, página 22, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[167] *NASA HSR Budget Estimates*, *FY 1999*, SAT 4.1-29 a 4.1-30, CE - Prueba documental 343, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[168] *NASA High Speed Research Program Plan*, abril de 1998, CE - Prueba documental 1208, página 1, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Programa de la NASA	**Declaraciones de la NASA y de Boeing que ponen de manifiesto el objetivo de contribuir a la fabricación de LCA de Boeing**
AST	- "El objetivo del Programa de la NASA sobre tecnología subsónica avanzada (AST) es *proporcionar a la rama de producción estadounidense una ventaja competitiva que le permita recuperar su cuota de mercado*, mantener una balanza comercial muy positiva y aumentar el empleo en los Estados Unidos".[169] - El elemento de diseño integrado de las alas ("IWD") del programa AST tenía por objeto "evaluar las necesidades tecnológicas de la *rama de producción de aeronaves de transporte comercial de los Estados Unidos* que permitirían a esa rama de producción diseñar y fabricar sus productos a un costo significativamente más bajo y en menos tiempo que actualmente".[170]
HPCC	- "El objetivo del proyecto CAS es acelerar el desarrollo, la disponibilidad y el uso de tecnología informática de alto rendimiento por la *industria aeroespacial estadounidense* ..."[171]
Seguridad de la aviación	- "El programa sobre seguridad de la aviación hará especial hincapié en una difusión rápida y eficaz de la tecnología {de seguridad de la aviación} a la *industria estadounidense*. ... Los recursos del programa financian contratos y donaciones para investigación y desarrollo, que ayudan a conseguir una transferencia directa de tecnología a la *industria estadounidense* y de ese modo aumentan la probabilidad de hacer aportaciones directas a productos a corto plazo".[172]
QAT	- El programa QAT, junto con su predecesor, el programa de reducción de ruidos en el marco del programa AST, se centró en "desarrollar tecnologías de reducción de ruidos para *la rama de producción de aeronaves comerciales de los Estados Unidos* con objeto de aumentar su competitividad de manera que le permita satisfacer necesidades ambientales nacionales e internacionales, y facilitar el crecimiento del mercado".[173]
Sistemas de aeronaves	- El programa de sistemas de aeronaves, entre otras cosas, "investiga y desarrolla tecnologías rompedoras para mantener la superioridad de las *aeronaves estadounidenses* ...".[174]
R&T Básico	- "Mediante investigación básica y aplicada", el programa R&T Básico desarrolló "tecnologías de alto riesgo cruciales y conceptos avanzados para las ramas de producción de motores y *aeronaves estadounidenses*".[175]

4.81 Las Comunidades Europeas indican que están de acuerdo con los Estados Unidos en que la finalidad y el efecto de los ocho programas de la NASA eran mejorar la competitividad de las LCA de Boeing. Recuerdan la significativa admisión por los Estados Unidos, en la primera reunión con el Grupo Especial, de que Airbus en ningún momento recibió un céntimo de financiación del

[169] Harris Statement, CE - Prueba documental 359, página 5, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[170] *Task Assignment No. 15, NASA Contract NAS1-20267, Integrated Wing Design*, 26 de julio de 1995, CE - Prueba documental 362, sin cursivas en el original; *Task Assignment* Nº 9, NASA *Contract* NAS1-20268, *Integrated Wing Design*, 26 de julio de 1995, CE - Prueba documental 363, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[171] *HPCC Fact Sheet*, CE - Prueba documental 372, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[172] NASA *Aviation Safety Program Program Plan*, 1º de agosto de 1999, CE - Prueba documental 1209, página 35, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[173] *NASA Memorandum to Research and Focused Branch*, CE - Prueba documental 365, página 4, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[174] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003*, SAT 4-23, CE - Prueba documental 396, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[175] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1999*, SAT 4.1-2, CE - Prueba documental 398, las cursivas son de las Comunidades Europeas.

programa AST de la NASA, y añaden que lo mismo puede decirse de todos los demás programas de investigación y desarrollo que están impugnando.[176]

4.82 En respuesta a varias afirmaciones generales de los Estados Unidos relativas a investigación y desarrollo relacionados con la NASA, las Comunidades Europeas sostienen que:

- el hecho de que la misión global de la NASA vaya más allá de la aeronáutica comercial es irrelevante para evaluar las medidas en litigio en esta diferencia;

- los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA aportan diversos beneficios al desarrollo de LCA de Boeing, y no están simplemente centrados en la investigación básica;

- la cuestión crucial es la manera en que la investigación y desarrollo respaldados por la NASA benefician a actuales y futuras LCA de Boeing, no si determinadas aeronaves experimentales "se parecen" a LCA existentes; y

- los resultados de las investigaciones de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, particularmente los que son especialmente valiosos, se mantienen a menudo ocultos al público.[177]

4.83 Las Comunidades Europeas rechazan asimismo una declaración de los Estados Unidos de que los límites al acceso son necesarios para que la NASA obtenga y divulgue información que "de otro modo permanecería en manos privadas". Si los contratos ejecutados por Boeing tuvieran realmente la finalidad de contribuir a la misión de la NASA y no la de mejorar la competitividad de Boeing, ¿por qué se negaría Boeing a divulgar los resultados, y por qué aceptaría la NASA que se mantuvieran en secreto mediante las diversas restricciones al acceso resumidas en el cuadro distribuido en la segunda reunión del Grupo Especial con las partes donde se expone un panorama general de la tecnología? A ese respecto, las Comunidades Europeas mantienen su alegación de que la NASA utiliza el dinero del contribuyente para apoyar los esfuerzos de investigación y desarrollo de Boeing al tiempo que permite a Boeing conservar y utilizar la información protegida por esas limitaciones en su propio beneficio antes de su divulgación.[178]

4.84 Por último, las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos han dedicado gran parte de su tiempo a defender programas de la NASA que las Comunidades Europeas simplemente no están impugnando.[179] Es evidente que defender medidas que no están en litigio, haciendo caso omiso de las que sí lo están, no contribuye en nada a refutar la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas.[180] En ese contexto, las Comunidades Europeas aclaran que no están impugnando contratos de investigación y desarrollo de la NASA relacionados con la "gestión del tráfico aéreo y la seguridad del tráfico aéreo" y las "maneras de modificar los pasillos de vuelo de las aeronaves para reducir" el consumo de combustible. Antes bien, están impugnando los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA de los que derivaron tecnologías

[176] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.
[177] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 20.
[178] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.
[179] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.
[180] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

relacionadas con LCA en beneficio de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos.[181] Las Comunidades Europeas mantienen, además, su estimación de que la ayuda a la división de LCA de Boeing proporcionada por la investigación y desarrollo de la NASA alcanza un valor de 10.400 millones de dólares, dado que los Estados Unidos no han justificado sus cifras más bajas. Esa estimación abarca toda la financiación y ayuda para investigaciones relacionadas con LCA proporcionadas por la NASA a todas las divisiones de Boeing y McDonnell Douglas, con inclusión tanto de la financiación directa como del suministro de bienes/servicios.[182]

4.85 Las Comunidades Europeas afirman que aparentemente los Estados Unidos no han entendido el método de las Comunidades Europeas, dado que los Estados Unidos siguen creyendo que dicho método tiene por objeto determinar la cantidad de dólares proporcionados por la NASA a Boeing. Esto es incorrecto, ya que el método de las Comunidades Europeas tiene por objeto determinar la cuantía total de la subvención -es decir, el beneficio total- a la división de LCA de Boeing.[183] Aun en el caso de que los Estados Unidos demostraran: i) que los desembolsos directos a Boeing por investigación y desarrollo relacionados con LCA en el marco de los programas en litigio totalizaron 775 millones de dólares, y ii) que el suministro, en el marco de los programas en litigio, de bienes y servicios a Boeing para investigación y desarrollo relacionados con LCA en cumplimiento de SAA totalizó 75 millones de dólares, esa demostración seguiría sin ser suficiente para refutar la presunción *prima facie,* acreditada por las Comunidades Europeas, de que la NASA subvencionó a Boeing por una cuantía de 10.400 millones de dólares, ya que no probaría que la financiación restante en el marco de los programas en litigio no benefició a la división de LCA de Boeing.[184]

DOD

Programa RDT&E del DOD

4.86 Las Comunidades Europeas afirman que casi 2.400 millones de dólares en ayuda en virtud de contratos en el marco del programa RDT&E del DOD también han beneficiado directamente a LCA de Boeing, sin que ésta esté obligada a reembolsar al Gobierno de los Estados Unidos alguna parte de los beneficios comerciales.[185] Afirman, además, que, junto con sus expertos en ingeniería aeronáutica de CRA International y Airbus, han demostrado que Boeing utiliza en sus LCA, especialmente el 787, tecnologías desarrolladas con ayuda del DOD, y que los trabajos de Boeing en el sector de la defensa contribuyen de manera significativa al desarrollo de sus LCA. Las Comunidades Europeas sostienen asimismo que el DOD no sólo financia el desarrollo de tecnología para la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, sino que también paga a Boeing y a otras empresas incentivos y derechos de adjudicación excesivos e injustificados en conjunción con sus contratos respaldados por el DOD.[186]

4.87 Las Comunidades Europeas alegan que los contratos del DOD dan lugar a contribuciones financieras porque resultan tanto en transferencias directas de fondos como en el suministro de bienes y servicios (a saber, suministro de instalaciones, equipos y empleados). No son compras de servicios, sino que guardan relación con la compra de bienes -es decir, las aeronaves militares y otros sistemas de defensa que el DOD finalmente compra-. Las Comunidades Europeas mantienen que si el Grupo Especial aceptara el argumento de que esos contratos de investigación y desarrollo constituyen

[181] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.

[182] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 22.

[183] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 176, párrafo 168.

[184] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 341, párrafo 82; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 343, párrafo 109.

[185] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 16.

[186] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 16.

compras de servicios excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, esto crearía una laguna enorme y no deseada en el Acuerdo SMC.[187]

4.88 Las Comunidades Europeas afirman que la financiación y ayuda del DOD en el marco del programa RDT&E otorgan un beneficio a la división de LCA de Boeing, porque Boeing puede utilizar la tecnología y los resultados de la investigación y desarrollo en todas sus divisiones militares y civiles sin devolver al DOD el valor de la investigación y desarrollo en última instancia utilizados para diseñar y construir sus LCA, como haría cualquier entidad comercial. Las Comunidades Europeas estiman que el DOD no ha recuperado 2.400 millones de dólares del total de 4.300 millones de dólares en ayuda RDT&E de doble uso proporcionados a Boeing, lo que resulta en un beneficio de 2.400 millones de dólares para la división de LCA de Boeing.[188] Es más, dado que lo que es objeto de esta diferencia es la investigación y desarrollo que tiene aplicaciones tanto militares como civiles (es decir, investigación de doble uso), las Comunidades Europeas consideran que sólo una parte del total de la ayuda RDT&E del DOD a Boeing para doble uso constituye una contribución financiera que otorga un beneficio a la división de LCA de Boeing, a saber, 2.400 millones de dólares en un total de 4.300 millones.[189]

4.89 En ese contexto, las Comunidades Europeas rechazan el argumento contrario de los Estados Unidos en el que se compara la relación de Boeing con el DOD con la de un abogado con un cliente. Destacan, utilizando los mismos términos que los Estados Unidos, que éstos están comparando manzanas con naranjas. En última instancia, Boeing proporciona bienes para el DOD y sus clientes comerciales, y crea valiosos derechos de propiedad intelectual. En una relación entre abogado y cliente no se genera nada comparable; si así fuera, no habría duda de que los clientes basados en el mercado exigirían algo a cambio.[190]

4.90 Las Comunidades Europeas recuerdan que hasta 1992 el DOD trataba de recuperar una "parte equitativa" o de obtener un "precio justo" por su contribución a la tecnología comercial en aplicación de su "política de resarcimiento". No obstante, desde que en junio de 1992 se puso fin al resarcimiento por ventas comerciales, el DOD ya no lo intenta, y la rama de producción de LCA de los Estados Unidos se beneficia de investigaciones financiadas por el DOD sin pagar nada a cambio.[191]

4.91 Por último, las Comunidades Europeas aducen que el programa RDT&E del DOD es específico, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, porque el DOD limita expresamente el acceso a dicho programa a las entidades que pueden realizar los tipos de actividades enumeradas en los reglamentos del DOD, y porque cada uno de los elementos de programa en litigio estaba expresamente limitado a un grupo de empresas. Además, el programa RDT&E del DOD es también específico en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, porque Boeing, así como otras cuatro grandes empresas aeroespaciales estadounidenses, han recibido una parte de la ayuda RDT&E del DOD que no es proporcional a su participación en la economía estadounidense, es decir, la jurisdicción de la autoridad otorgante.[192]

4.92 Las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos hacen varias afirmaciones generales en un intento de rebatir la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas

[187] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 27.
[188] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 29.
[189] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 25.
[190] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.
[191] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 669 y 671.
[192] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 30.

de que el DOD proporciona subvenciones específicas a la división de LCA de Boeing en virtud de su programa RDT&E. Las Comunidades Europeas abordan esas afirmaciones generales explicando que:

- los elementos del programa RDT&E del DOD han generado tecnologías relacionadas con LCA, a pesar de su supuesta finalidad militar;

- la investigación de doble uso del DOD no aprovecha sólo tecnología comercial para uso militar;

- las diferencias entre las aeronaves militares y civiles no hacen imposible la aplicación a las LCA de tecnologías desarrolladas con ayuda del DOD; y

- los controles ITAR no impiden a Boeing utilizar tecnología militar para sus LCA.[193]

4.93 Las Comunidades Europeas abordan a continuación la afirmación de los Estados Unidos de que varios de los contratos del DOD en litigio se adjudicaron a Boeing tras una licitación competitiva. Según los Estados Unidos, esa licitación crea "presión competitiva" para que Boeing ofrezca el precio más bajo posible, y ese precio será más bajo cuando Boeing reconoce que la ejecución del contrato podría beneficiar a su división de LCA. Las Comunidades Europeas ponen en entredicho lo que significa "licitación competitiva" cuando la remuneración global se basa en los costos (incluso cuando el contrato supera los presupuestos estimados) y no en el valor del producto. Afirman una vez más que los Estados Unidos tratan de hacer desaparecer el beneficio de las subvenciones para investigación y desarrollo mediante afirmaciones injustificadas, esta vez sobre los efectos de las licitaciones competitivas. Señalan, además, que no les sorprende que otras empresas estén interesadas en recibir financiación RDT&E del DOD, dadas las generosas condiciones en las que se otorgan, entre ellas la transmisión de propiedad intelectual al receptor de los fondos y el reembolso de los costos IR&D/B&P. Aunque esto es algo que trasciende el ámbito de la presente diferencia, las Comunidades Europeas mantienen que probablemente muchos de esos contratistas reciben el mismo tipo de subvenciones que Boeing. Por ejemplo, aunque un receptor de fondos RDT&E del DOD no tenga ventas significativas en el mercado comercial, podría beneficiarse cobrando derechos de licencia a otras empresas que sí necesitan patentes financiadas por el DOD proporcionadas al contratista.[194]

4.94 Las Comunidades Europeas sostienen que han presentado gran cantidad de pruebas e informes de expertos sobre la manera en que Boeing se beneficia del programa de subvenciones RDT&E del DOD. A su juicio, en la reunión del Grupo Especial con las partes los Estados Unidos no pudieron responder a ninguna de las preguntas de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión, como la relativa al uso por Boeing de la tecnología del C-17 en sus LCA. Lo que los Estados Unidos hicieron fue, sin embargo, ampararse en la finalidad militar de los programas. Las Comunidades Europeas consideran que esa finalidad es irrelevante por lo que respecta al aspecto de la ayuda RDT&E del DOD objeto de esta diferencia -a saber, la parte de esa ayuda que beneficia a la división comercial de Boeing. Consideran que los Estados Unidos también se ampararon en la frase "sistemas de armamento", sin revelar, hasta que se les preguntó directamente, que también puede llamarse "sistema de armamento" a una aeronave. Las Comunidades Europeas reconocen que todas estas tácticas son interesantes, pero no afectan a sus alegaciones en esta diferencia.[195]

[193] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 26.

[194] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

[195] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.95 Por último, las Comunidades Europeas mantienen su estimación de que la ayuda RDT&E para doble uso del DOD tiene un valor de 2.400 millones de dólares para la división de LCA de Boeing, ya que los Estados Unidos no han presentado nada que justifique sus cifras más bajas. Esta estimación comprende el valor tanto de la financiación directa como del suministro de bienes/servicios.[196]

DOC

Programa de tecnología avanzada del DOC

4.96 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que el Departamento de Comercio de los Estados Unidos ha proporcionado a Boeing ayuda que beneficia especialmente el desarrollo del 787.[197] El programa ATP del DOC está diseñado para mejorar la posición competitiva de la rama de producción estadounidense apoyando proyectos de investigación y desarrollo liderados por el sector industrial.[198]

4.97 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han rebatido con éxito la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas en el sentido de que los ocho proyectos ATP, mediante los cuales el DOC de los Estados Unidos ha proporcionado financiación (en forma de donaciones) y ayuda a Boeing para investigación relacionada con LCA, constituyen subvenciones recurribles.[199] Los principales argumentos de los Estados Unidos guardan relación con la contribución financiera y la especificidad, pero esos argumentos, según las Comunidades Europeas, deben rechazarse.[200] En particular, la afirmación de los Estados Unidos de que las contribuciones financieras de esos proyectos no son tan altas como alegan las Comunidades Europeas carece de fundamento. Las Comunidades Europeas sostienen asimismo que el argumento de los Estados Unidos de que el programa ATP no es específico debe rechazarse porque: i) dicho programa está expresamente limitado a grupos de empresas o a empresas que realizan actividades de investigación y desarrollo relacionadas con "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad"; ii) los ocho proyectos ATP en litigio estaban expresamente limitados a un grupo escogido de empresas que podían realizar las muy específicas actividades de investigación; y iii) los principales usuarios del programa ATP son empresas dedicadas a investigar "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad".[201]

ii) Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD

4.98 Además de lo anteriormente expuesto, las Comunidades Europeas alegan que la NASA y el DOD han renunciado y/o transferido a Boeing valiosas patentes y otros derechos de propiedad intelectual, sin exigencia alguna de pago o de derechos de licencia. Boeing puede usar libremente para ella misma las tecnologías patentadas, u obtener un beneficio concediendo licencias a terceros.[202]

---

[196] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 28.
[197] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 19.
[198] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 19.
[199] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 31; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.
[200] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 31.
[201] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 32; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.
[202] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 17.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.99 Además, la transferencia a Boeing de valiosos derechos de propiedad intelectual es incompatible con el objetivo declarado de crear tecnología y conocimientos que puedan servir al bien público, pero es compatible con los intereses económicos de Boeing.[203]

4.100 Las Comunidades Europeas sostienen que, según la valoración basada en el análisis especializado de *CRA International*, la NASA y el DOD han renunciado y/o transferido a Boeing, como mínimo, valiosos derechos de propiedad intelectual por un valor de cientos de millones de dólares, con inclusión de patentes, derechos a secretos comerciales y derechos a la utilización de datos. Boeing no era el "primer" titular de las patentes en cuestión, y en consecuencia su renuncia/transferencia a Boeing constituye una contribución financiera que otorga un beneficio. Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no pueden eludir las disciplinas del Acuerdo SMC simplemente concediendo esas subvenciones en virtud de lo que denominan "contratos". También sostienen que esas renuncias/transferencias son específicas, ya que sólo pueden recibirlas las empresas capaces de realizar actividades de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD, y porque la participación de Boeing no es proporcional a su posición económica en los Estados Unidos.[204]

4.101 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han refutado sus argumentos[205], y en lugar de ello tratan de defender la práctica de la NASA y el DOD mediante afirmaciones injustificadas, declaraciones engañosas sobre las leyes y reglamentos pertinentes y referencias a aspectos de las leyes y reglamentos de la NASA y el DOD que las Comunidades Europeas ni siquiera han impugnado. Además, en opinión de las Comunidades Europeas, los argumentos de los Estados Unidos, y especialmente los relativos a la especificidad, se centran en cuestiones y prácticas que no son pertinentes para el análisis jurídico que requiere el Acuerdo SMC.[206]

4.102 Las Comunidades Europeas mantienen que los Estados Unidos no han rebatido con éxito su argumento de que las renuncias/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD resultan en contribuciones financieras. Más importante aún, a juicio de las Comunidades Europeas, es el hecho de que los Estados Unidos se centran en una parte de la legislación sobre patentes de los Estados Unidos que no es aquí aplicable. Las Comunidades Europeas sostienen que las leyes estadounidenses pertinentes dejan bien claro que las invenciones a que haya dado lugar un contrato de la NASA pertenecen al Gobierno de los Estados Unidos salvo que la NASA renuncie a ellas, y que las invenciones a que haya dado lugar un contrato del DOD pueden ser retenidas por el contratista salvo que el DOD decida otra cosa. Las Comunidades Europeas sostienen que, habida cuenta de ello, la NASA y el DOD, al conceder o renunciar a derechos de patente, hacen contribuciones financieras.[207]

4.103 Las Comunidades Europeas aducen también que el argumento de los Estados Unidos de que las renuncias/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual no otorgan beneficios también debe rechazarse porque se basa en la increíble afirmación de los Estados Unidos de que no se puede impugnar como subvención ninguna contribución financiera que esté incluida como parte de algo que en opinión del Gobierno es un "contrato". Las Comunidades Europeas mantienen que esa afirmación

[203] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.

[204] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 9; resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 33; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

[205] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 33; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

[206] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 33.

[207] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 34.

es insostenible. Aducen que la práctica comercial pone de manifiesto que normalmente una entidad que financia investigación y desarrollo mantiene en su totalidad los derechos de propiedad intelectual resultantes. Esto confirma que conceder a Boeing derechos de propiedad intelectual, además de la financiación y la ayuda necesarios para realizar la investigación y desarrollo, resulta en un beneficio para Boeing.[208]

4.104 Las Comunidades Europeas reiteran su aseveración de que en una transacción en el mercado los derechos de propiedad intelectual estarán normalmente controlados por la parte que financia la investigación y desarrollo (en este caso la NASA y el DOD), y que ninguna empresa concedería derechos de propiedad intelectual a otra para "mejorar la posición de los Estados Unidos en el comercio mundial" o para promover "nueva tecnología para fines comerciales" del receptor de los fondos para investigación y desarrollo. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos simplemente restan valor a este beneficio aduciendo que la NASA o el DOD nunca concederían derechos de propiedad intelectual a Boeing mediante un contrato de investigación y desarrollo sin obligar también a Boeing a pagar por esa propiedad intelectual en virtud de otro aspecto de ese contrato, pero no han presentado absolutamente ninguna prueba que justifique esa curiosa conclusión.[209]

4.105 Por último, las Comunidades Europeas rechazan el intento de los Estados Unidos de defender las renuncias/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD porque no son específicas conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, intento que consideran fundamentalmente viciado, ya que los Estados Unidos pasan por alto que las autoridades otorgantes pertinentes son la NASA y el DOD, no los Estados Unidos en su conjunto. Además, esas renuncias/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual son también específicas conforme al párrafo 1 c) del artículo 2, porque Boeing ha recibido una parte de las renuncias/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD que no es proporcional a su participación en la economía estadounidense, es decir, la jurisdicción de las autoridades otorgantes de que se trata.[210]

iii) Programa IR&D/B&P de la NASA y el DOD

4.106 Las Comunidades Europeas sostienen que la NASA y el DOD pagan a un grupo escogido de contratistas aeroespaciales y de defensa, incluido Boeing, por sus gastos en investigación y desarrollo independientes ("IR&D") y por sus costos de oferta y propuesta ("B&P").[211] En particular, las Comunidades Europeas sostienen que más de 3.100 millones de dólares en financiación IR&D y B&P proporcionada por la NASA y el DOD, un programa sumamente secreto del Gobierno de los Estados Unidos, también han permitido a Boeing desarrollar sus LCA a costa del Gobierno. Tras observar que el DOD ha explicado que el control primario de las actividades IR&D "incumbe a los contratistas, que son libres de determinar tanto la cuantía como la orientación de sus actividades IR&D", las Comunidades Europeas señalan que un estudio realizado para el DOD constató que puede reembolsarse a las empresas sus gastos IR&D para "trabajos sobre tecnologías que podían no ser de interés alguno para el Departamento de Defensa".[212]

4.107 Las Comunidades Europeas destacan que la contribución financiera a la división de LCA de Boeing mediante reembolsos IR&D y B&P alcanza un valor aproximado de 3.100 millones de

[208] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 35.
[209] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.
[210] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 36.
[211] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 857.
[212] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 18.

dólares, como demuestra un análisis especializado de *CRA International*[213], y los Estados Unidos no han rechazado esa estimación de las Comunidades Europeas.[214] Observan, asimismo, que los Estados Unidos no han presentado ninguna prueba sobre lo que Boeing ha hecho, y sigue haciendo, con esos reembolsos. Las Comunidades Europeas sostienen que es evidente que una entidad de mercado ni reembolsaría ni trataría de reembolsar esos tipos de costos en los que se ha incurrido independientemente.[215]

4.108 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que los reembolsos IR&D/B&P no otorgan un beneficio, porque una vez más ese argumento se basa en la increíble afirmación de que no se puede demostrar la existencia de un beneficio por lo que respecta a una contribución financiera que forma parte de algo que en opinión del Gobierno constituye un "contrato".[216]

4.109 Tras aclarar sus alegaciones de que los reembolsos IR&D/B&P conllevan una transferencia directa de fondos de la NASA y el DOD a Boeing, y en consecuencia dan lugar a contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas explican que el hecho de que los costos IR&D/B&P se reembolsen por medio de un contrato sobre bienes o sobre servicios es del todo irrelevante.[217] Por lo que respecta al beneficio, las Comunidades Europeas opinan que una entidad que opera conforme a consideraciones de mercado no aceptaría, y desde luego no buscaría activamente, reembolsar a una empresa costos en que ésta ha incurrido independientemente (como hace el DOD) porque esos costos "aumentan la competitividad industrial de los Estados Unidos" o "fortalecen ( ) la ... base tecnológica de los Estados Unidos". William Keevan, un prestigioso experto en normas contables IR&D, explica que Boeing puede recibir reembolsos IR&D/B&P que financian investigación y desarrollo aplicables al desarrollo de LCA, lo que confirma que los reembolsos IR&D/B&P de la NASA y el DOD otorgan un beneficio a la división de LCA de Boeing.[218]

4.110 Las Comunidades Europeas observan seguidamente que la afirmación de los Estados Unidos de que "los costos IR&D sólo se reembolsarán en la medida del beneficio militar de la investigación" no está justificada, y contradice lo observado por el Sr. Keevan. Lo que la falta total de pruebas sobre el uso por Boeing de fondos IR&D/B&P lógicamente implica es que no se dispone de tales pruebas para refutar las alegaciones de las Comunidades Europeas.[219]

4.111 Por último, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han abordado debidamente las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas de que los reembolsos IR&D/B&P de la NASA y el DOD son específicos en el sentido de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Afirman que los Estados Unidos pasan una vez más por alto el hecho de que las autoridades otorgantes pertinentes son la NASA y el DOD, no la totalidad del Gobierno de los Estados Unidos. Señalan, asimismo, que los Estados Unidos no reconocen que Boeing ha recibido una parte de los reembolsos IR&D/B&P de la NASA y el DOD que no es

[213] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 10; y resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 38.
[214] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 38.
[215] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.
[216] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 39.
[217] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 38.
[218] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 39.
[219] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

proporcional a su participación en la economía estadounidense, es decir, la jurisdicción de las autoridades otorgantes de que se trata.[220]

4.112 En términos más generales, las Comunidades Europeas observan, con respecto a su argumento de que los reembolsos IR&D/B&P constituyen una subvención específica, que los Estados Unidos recaen en su planteamiento básico, es decir, afirman que hay pruebas que contradicen las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas, pero se abstienen de presentar esas pruebas. Por ejemplo, en respuesta a las pruebas de las Comunidades Europeas que demuestran la existencia de beneficio, los Estados Unidos aducen que los reembolsos IR&D/B&P son parte de "una condición integrada de un arreglo contractual", y que en consecuencia el Grupo Especial debe suponer que no es posible que exista un beneficio. Sin embargo, para respaldar esa afirmación no han presentado pruebas de negociaciones de contratos con Boeing, pruebas que sólo posee el Gobierno de los Estados Unidos.[221]

4.113 En conclusión, las Comunidades Europeas sostienen que han presentado pruebas y argumentos jurídicos que demuestran que Boeing ha recibido miles de millones de dólares en subvenciones mediante los reembolsos IR&D y B&P de la NASA y el DOD, pruebas y argumentos que los Estados Unidos no han podido refutar. Señalan también que los Estados Unidos no niegan que Boeing recibe miles de millones de dólares en reembolsos IR&D/B&P de la NASA y el DOD[222], si bien afirman que esos reembolsos "no tienen ninguno de los atributos de una subvención". En contraste, las Comunidades Europeas consideran que la respuesta de los Estados Unidos adolece de una falta total de pruebas sobre lo que Boeing ha hecho, y sigue haciendo, con los miles de millones de dólares en reembolsos IR&D/B&P recibidos de la NASA y el DOD para investigaciones que, como reconocen los Estados Unidos, ni la NASA ni el DOD pidieron a Boeing que hiciera. En lugar de ello, los Estados Unidos se apoyan casi exclusivamente en declaraciones e interpretaciones sobre las leyes y reglamentos relacionados con IR&D/B&P que son engañosas y/o incorrectas. Las Comunidades Europeas sostienen que en los pocos casos en que Boeing aparentemente ha revelado algo relacionado con sus prácticas IR&D/B&P a efectos de la presente diferencia, esas revelaciones generalmente no han ido acompañadas de ningún tipo de pruebas.[223]

iv) Instalaciones, equipos y empleados de la NASA y el DOD

4.114 Las Comunidades Europeas alegan que la NASA proporciona a Boeing, para investigaciones relacionadas con LCA, bienes y servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y que la NASA recibe una remuneración inferior a la adecuada por los bienes y servicios que proporciona, lo cual da lugar a un beneficio para la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. La NASA proporciona esos bienes y servicios en conjunción con los diversos instrumentos contractuales (es decir, acuerdos en aplicación de la Ley del Espacio y otros contratos) que concierta con Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA impugnados en esta diferencia, y las condiciones de esos instrumentos contractuales, así como los objetivos de la NASA y los programas concretos en cuestión, ponen claramente de manifiesto que la NASA recibe a cambio una remuneración inferior a la adecuada.[224]

---

[220] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 40.

[221] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.

[222] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 37; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[223] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 37.

[224] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 171.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.115 Las Comunidades Europeas utilizan la expresión "instalaciones, equipos y empleados" para describir en forma abreviada los tipos de bienes y servicios proporcionados por la NASA.[225] Aducen, por ejemplo, que empleados de Boeing y la NASA han trabajado colaborando estrechamente en equipos integrados para crear tecnologías para LCA de Boeing, y que la remuneración del personal altamente especializado de la NASA y de Boeing es sufragada por el Gobierno de los Estados Unidos.[226]

4.116 Las Comunidades Europeas alegan también que el DOD, en conjunción con varios instrumentos contractuales concertados en virtud de su programa RDT&E, proporciona a Boeing, para investigación y desarrollo de doble uso, bienes y servicios (en forma de instalaciones, equipos y empleados) que en parte están relacionados con LCA, lo que da lugar a contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1) a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Con respecto a esas contribuciones financieras las Comunidades Europeas han establecido -basándose en los aspectos fácticos del programa RDT&E del DOD, incluidos elementos de los instrumentos contractuales y la inexistencia de "resarcimiento" al DOD- que cuando Boeing utiliza las lecciones y la tecnología resultantes en su desarrollo de LCA, el DOD prácticamente no recibe ningún valor, lo que significa que la parte de la contribución financiera asignable a LCA constituye un beneficio para Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[227]

4.117 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que el suministro por la NASA y el DOD de instalaciones, equipos y empleados es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, o, subsidiariamente, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, por las mismas razones por las que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA y el DOD, mediante las cuales proporcionan esa ayuda, son específicas.[228]

v) Donaciones del DOL para formación de trabajadores del 787

4.118 Las Comunidades Europeas alegan que el Departamento de Trabajo de los Estados Unidos han prestado a Boeing ayuda que beneficia en particular al desarrollo del 787.[229] El principal objetivo de la donación para formación del DOL era la capacitación de la mano de obra necesaria para desarrollar y construir el 787.[230]

4.119 Las Comunidades Europeas aducen además que los Estados Unidos no han demostrado que la donación del DOL al Edmonds Community College no es una subvención específica en beneficio de Boeing con arreglo a los términos del Acuerdo SMC. Esa donación constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. Asimismo, la afirmación de los Estados Unidos de que el Edmonds Community College utilizó esa donación para elaborar un plan de estudios que no beneficia a Boeing carece de fundamento, y está en contradicción con pruebas que indican claramente que esa donación se utilizó para formar trabajadores del Boeing 787, otorgando así un beneficio a la división de LCA de Boeing. Por último, esa donación estaba expresamente limitada a la industria aeroespacial (es decir, a Boeing y sus proveedores aeroespaciales), y es, por tanto, específica.[231]

[225] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 172.
[226] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 15.
[227] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 156, párrafo 233.
[228] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 901.
[229] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 19.
[230] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 19.
[231] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

vi) EVE/IET

4.120 Las Comunidades Europeas alegan que el Gobierno de los Estados Unidos ha proporcionado a Boeing, en el marco del los regímenes EVE e IET, casi 2.200 millones de dólares en ventajas fiscales supeditadas a la exportación que afectan a las ventas de LCA de Boeing, como demuestra el análisis especializado de *International Trade Resources LLC*. Parece seguro que en un futuro previsible, Boeing seguirá recibiendo estas tristemente célebres subvenciones, que como diversos grupos especiales y el Órgano de Apelación han constatado reiteradamente, constituyen subvenciones a la exportación incompatibles con la OMC, a pesar de su supuesta "derogación" por el Congreso de los Estados Unidos.[232]

4.121 Tras observar que los Estados Unidos convienen en que las ventajas fiscales EVE/IET son subvenciones específicas para la división de LCA de Boeing por un valor superior a 2.000 millones de dólares[233], las Comunidades Europeas aducen que la alegación de los Estados Unidos de que Boeing dejó de recibir beneficios de esas subvenciones a partir del 31 de diciembre de 2006 carece de fundamento, ya que se basa totalmente en el texto del informe anual 2006 de Boeing, el cual, sostienen las Comunidades Europeas, no es determinante de las intenciones de Boeing por lo que respecta a las ventajas EVE/IET después de 2006.[234]

4.122 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos de que Boeing no aprovechará esas subvenciones después de 2006 porque consideran que dicha alegación carece de fundamento y se basa totalmente en una declaración en el informe anual 2006 de Boeing que no es determinante de si Boeing podrá o no podrá pedir ventajas fiscales EVE/IET después de 2006.[235] Según las Comunidades Europeas, esta afirmación de los Estados Unidos no está respaldada por ninguna prueba creíble, como una declaración jurada o una copia de la declaración de impuestos de Boeing en la que se afirme que Boeing no ha pedido, y no pedirá ventajas fiscales EVE/IET disponibles después de 2006.[236] De hecho, las Comunidades Europeas consideran que llama mucho la atención la falta, en la comunicación de los Estados Unidos, de una declaración certificada y exigible en derecho de un funcionario de Boeing en la que se afirme que a pesar de la interpretación emitida por el Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos (IRS) en su memorándum de diciembre de 2006, Boeing no solicitará ventajas fiscales EVE/IET después de 2006.[237]

4.123 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que la TIPRA es una "medida futura", las Comunidades Europeas aducen que su solicitud de establecimiento de un grupo especial abarca la TIPRA a efectos de esta diferencia. Más fundamentalmente, las Comunidades Europeas no impugnan la TIPRA, sino más bien las medidas EVE/IET en cuanto que proporcionaron, y siguen proporcionando, subvenciones a Boeing.[238]

---

[232] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 20.

[233] Las Comunidades Europeas consideran que los Estados Unidos están de acuerdo en que las ventajas fiscales EVE y por ingresos extraterritoriales, tal como se mantienen en virtud de la Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos territoriales, de 2000 ("Ley IET"), la Ley para la creación de empleo en los Estados Unidos, de 2004 ("AJCA") y la Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación, de 2005 (TIPRA), son subvenciones específicas a la división de LCA de Boeing. Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 43.

[234] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.

[235] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 43.

[236] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 15.

[237] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 43.

[238] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

d) Refutación de los Estados Unidos

4.124 Las Comunidades Europeas aducen con carácter general que los argumentos de los Estados Unidos, tal como figuran en su primera comunicación escrita y sus declaraciones orales ante el Grupo Especial, contienen graves deficiencias. En particular:

a) Los Estados Unidos simplemente pasan por alto muchos de los argumentos y gran parte de las pruebas detalladas proporcionadas por las Comunidades Europeas.

b) Cuando los Estados Unidos responden, a menudo hacen afirmaciones o dan cifras sin presentar ninguna fuente de la información ni pruebas justificativas.

c) En muchos casos los Estados Unidos sugieren interpretaciones jurídicas del Acuerdo SMC que, si se aceptaran, otorgarían más valor a la forma que al contenido, permitirían modos de subvención contrarios al objeto y fin del Acuerdo SMC, y proporcionarían a los Miembros una hoja de ruta para subvencionar a sus ramas de producción sin interferencias basadas en las disciplinas de la OMC.

d) En varias ocasiones los Estados Unidos presentan interpretaciones erróneas y a veces absurdas de las medidas en litigio, entre ellas interpretaciones que privarían de todo sentido a varias de las medidas.

e) Los Estados Unidos tratan a menudo de confundir al Grupo Especial examinando una medida o un fundamento jurídico distinto del que realmente es objeto de la diferencia, o tratan de distraer al Grupo Especial planteando cuestiones que son completamente irrelevantes.

f) Los Estados Unidos aducen, sin justificarlo, que los 24.000 millones de dólares en subvenciones a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos no afectaron a la conducta comercial de Boeing.

g) Los Estados Unidos simplemente niegan que las subvenciones de la NASA y el DOD para investigación y desarrollo proporcionaron a Boeing conocimientos, experiencia y confianza en la aplicación de tecnologías innovadoras cruciales, entre ellas las necesarias para crear alas y fuselajes de materiales compuestos para el 787; lo niegan a pesar de haber reconocido muchas veces (fuera del contexto de esta diferencia) que Boeing ha utilizado resultados de actividades de investigación y desarrollo respaldadas por la NASA y el DOD, y a pesar de las importantes pruebas confirmatorias presentadas por las Comunidades Europeas.

h) Los Estados Unidos no tienen en cuenta que Boeing ha recibido millones de dólares en subvenciones estadounidenses por aeronave, lo que ha permitido a Boeing reducir el precio de sus productos.[239]

[239] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 2. Véase también el resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 4.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

2. Argumentos de los Estados Unidos

a) Reseña general de los argumentos relativos a la existencia de subvenciones y la carga de la prueba

4.125 Los Estados Unidos recuerdan que el establecimiento de la existencia de una subvención requiere pruebas de que hay una contribución financiera, de que ésta otorga un beneficio y de que el beneficio es específico. El párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC define cuatro categorías de contribuciones financieras.[240] Sólo existe una contribución financiera si un gobierno o un organismo público realiza una de las acciones enumeradas en el párrafo 1 a) del artículo 1.[241]

4.126 Los Estados Unidos afirman asimismo que los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC requieren una evaluación individualizada de cada supuesta contribución financiera, porque establecen una serie de pasos para determinar la existencia de una subvención específica. Sostienen que esas disposiciones requieren claramente que ese análisis se haga por separado para cada contribución financiera, sin agruparlas. Sin embargo, las Comunidades Europeas tratan de eludir este tratamiento individualizado agrupando distintas supuestas contribuciones financieras proporcionadas por distintas entidades gubernamentales y tratándolas como si fueran el mismo tipo de contribución. Al hacerlo, aducen los Estados Unidos, no han acreditado una presunción *prima facie* con respecto a ninguna de las supuestas subvenciones.[242]

4.127 Los Estados Unidos añaden que esta combinación de múltiples contribuciones financieras distintas, con desprecio de los claros criterios para determinar un beneficio para cada una de ellas, aparece una y otra vez en la comunicación de las Comunidades Europeas. Tampoco representa el análisis requerido por el Acuerdo SMC. Los Estados Unidos observan que el artículo 1 del Acuerdo SMC está redactado en singular. El párrafo 1 a) del artículo 1 dispone que: "{se considerará que existe subvención} cuando exista una contribución financiera ...". A continuación, el párrafo 1 b) del artículo 1 dispone que se considerará que existe "subvención" con respecto a una "contribución financiera" si "con ello se otorgue un beneficio". A continuación, el párrafo 2 del artículo 1 especifica que "una subvención" sólo estará sujeta a las disposiciones de la Parte III cuando "sea específica con arreglo a las disposiciones del artículo 2". Este texto contempla claramente un análisis separado de cada supuesta contribución financiera.[243] En consecuencia, los Estados Unidos sostienen que el planteamiento de las Comunidades Europeas está en total conflicto con la estructura del párrafo 1 del artículo 1 y la orientación para la determinación de existencia de un beneficio que ofrece el artículo 14, el cual presupone una identificación precisa del tipo de contribución financiera de que se trate. Como cuestión general, una parte no ha establecido la existencia de una subvención si no ha establecido la existencia de beneficio y especificidad por separado para cada tipo de supuesta contribución financiera.[244]

4.128 Si una medida no está comprendida en esas categorías, no es una subvención a efectos del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos observan a ese respecto que consideran digno de mención el hecho de que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC sólo regule los casos en los que "un gobierno proporcione bienes o servicios -que no sean de infraestructura general- o compre bienes". Esa definición demuestra claramente que las compras de servicios están excluidas: i) los servicios, pero no las compras, se mencionan expresamente con respecto a los suministros por el gobierno; y ii) en la versión definitiva del Acuerdo SMC se eliminó una referencia expresa a la

[240] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 6.
[241] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 5.
[242] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 6.
[243] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 7.
[244] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 8.

compra de servicios que figuraba en proyectos anteriores.[245] En opinión de los Estados Unidos, es preciso dar efecto a esta delimitación de la definición de "contribución financiera" excluyendo del trato como contribución financiera las compras gubernamentales de cualesquiera servicios.[246] Así pues, sobre la base de la definición de "compra", cuando el gobierno otorga algo de valor a cambio de que el receptor preste un servicio, no hay contribución financiera.[247]

4.129 Según los Estados Unidos, parece que las Comunidades Europeas opinan que el párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC debe interpretarse ampliamente, de manera que abarque todas las posibles contribuciones gubernamentales y se eliminen "lagunas". Esta opinión está en contradicción con el reconocimiento por el Órgano de Apelación, basado en los antecedentes de negociación del Acuerdo SMC, de que "los partidarios del requisito de la contribución financiera tenían el propósito, desde un principio, de asegurar que no todas las medidas gubernamentales que confieren beneficios pudieran considerarse subvenciones". La opinión de las Comunidades Europeas está también en contradicción con la estructura del párrafo 1 del artículo 1, que dispone que se considerará que existe subvención si hay una contribución financiera, y que contiene una lista (precedida por las palabras "es decir") de acciones que son contribuciones financieras. Esta estructura, la omisión de cualquier categoría residual (o "todas las demás"), y la falta de toda indicación de que las acciones enumeradas son "ejemplos" y no definiciones, indican que las contribuciones financieras definidas en el párrafo 1 del artículo 1 constituyen una lista cerrada. Basándose en ello, los Estados Unidos sostienen que para acreditar una presunción *prima facie* de existencia de subvención la parte reclamante tiene que establecer que la supuesta subvención está comprendida en una de las cuatro categorías de contribuciones financieras enumeradas.[248]

4.130 Los Estados Unidos recuerdan también que el hecho de que una contribución financiera otorgue o no un beneficio depende de que conceda o no un trato más favorable que el que pueda obtenerse en el mercado. El trato se evalúa desde la perspectiva del receptor, y no sobre la base del costo que la contribución financiera representa para el gobierno. Una contribución financiera a una entidad no puede tratarse como una subvención a otra entidad, no relacionada, a no ser que la parte reclamante establezca que se ha "transferido" a la otra entidad.[249]

4.131 Los Estados Unidos sostienen además que, con arreglo al Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas, para que sus alegaciones relativas a subvenciones recurribles puedan aceptarse, deberán establecer: i) que existen una subvención o subvenciones específicas; ii) que se da una de las condiciones enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC -en este caso, desplazamiento u obstaculización y una contención significativa de la subida de los precios o pérdida de ventas-;

---

[245] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 7. Proyecto de texto del Presidente, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2 (27 de noviembre de 1990) (Cartland III) ("A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención ... cuando el gobierno proporcione bienes o servicios -que no sean de infraestructura general- o compre bienes o servicios ..."). Los Estados Unidos observan que, con arreglo al artículo 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, "se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31".

[246] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 8. Por lo general, los redactores tenían claro que su intención es que sólo un universo limitado de medidas gubernamentales se consideraran contribuciones financieras. Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, párrafo 8.69 ("Es evidente que el artículo 1, con la formulación definitiva, incluye el requisito de una contribución financiera de un Gobierno u otra entidad pública como elemento necesario de una subvención. Las comunicaciones de los participantes en las negociaciones hacen pensar que el objetivo de los proponentes de esta inclusión era limitar las clases de acciones gubernamentales que pudieran quedar comprendidas en las normas sobre subvenciones y medidas compensatorias").

[247] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 6.

[248] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 5.

[249] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 7.

y iii) que ello es "efecto de la subvención". El Órgano de Apelación ha constatado que esto último requiere que se demuestre la existencia de un "nexo causal" entre la supuesta subvención y las condiciones a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 6 que garantice que no se atribuyen a las subvenciones los efectos de factores distintos de cualesquiera de ellas. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han satisfecho ninguno de esos requisitos.[250]

4.132 Según los Estados Unidos, la respuesta de las Comunidades Europeas a las graves deficiencias de su argumentación *prima facie* consiste en pedir al Grupo Especial que haga caso omiso de las pruebas. Las Comunidades Europeas citan reiteradamente las mismas y escasas declaraciones de unos pocos funcionarios gubernamentales y empleados de Boeing, o unos pocos documentos, y piden al Grupo Especial que no tenga en cuenta la gran cantidad de pruebas sobre el contenido de las medidas y lo que los organismos y Estados pertinentes realmente hacen. Los Estados Unidos aducen que no están pidiendo al Grupo Especial que haga caso omiso de las pruebas citadas por las Comunidades Europeas, o que otorguen más credibilidad a las suyas en cuanto que representan la "mejor información disponible". Antes bien, observan que el Grupo Especial hará lo que el artículo 11 del ESD requiere, a saber, "una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de la conformidad con éstos". Esa evaluación demostrará que las pruebas, consideradas plenamente en su contexto, demuestran que las alegaciones de las Comunidades Europeas carecen de fundamento.[251]

4.133 Por lo que respecta a la carga de la prueba, los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas, en varias ocasiones, o bien la describen erróneamente o intentan desplazarla. Por ejemplo, en su primera declaración oral, las Comunidades Europeas preguntan si "¿es razonable presuponer, como los Estados Unidos desearían que hiciera el Grupo Especial, que esas subvenciones no podrían tener efectos en la conducta competitiva de Boeing? A nuestro juicio, no lo es". Los Estados Unidos plantean esto como cuestión inicial porque está bien establecido que en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC "la carga de la prueba incumbe a la parte que afirma una determinada reclamación o defensa", que está obligada a aportar "pruebas y argumentos jurídicos suficientes" para "acreditar una presunción *prima facie*". Una presunción *prima facie* es, a su vez, 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". El Órgano de Apelación ha observado recientemente que esos principios "implican que la medida adoptada por una parte demandada se considerará compatible con la OMC salvo prueba en contrario".[252] Tras observar que las Comunidades Europeas, en su primera comunicación escrita, reconocen que "la obligación inicial de demostrar una infracción incumbe a la parte reclamante, que deberá acreditar una presunción *prima facie*", los Estados Unidos aducen que, pese a ello, gran parte de la subsiguiente argumentación de las Comunidades Europeas es incompatible con ese principio.[253] Los Estados Unidos sostienen que las obligaciones probatorias no significan que un grupo especial deba "suponer" cosa alguna sobre las medidas de un Miembro. Por el contrario, requieren que la parte reclamante proporcione pruebas de lo que afirma para justificar su alegación. Proceder de otro modo desplaza indebidamente la carga de la prueba sobre la parte demandada.[254]

4.134 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos sostienen que han demostrado que las Comunidades Europeas aún no han acreditado una presunción *prima facie* de que las medidas que impugnan constituyen contribuciones financieras, otorgan un beneficio, o son específicas, tal como

[250] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 1.
[251] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.
[252] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 2.
[253] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 3.
[254] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 4.

esos términos se definen en el Acuerdo SMC. Además, a juicio de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han demostrado que alguna de las medidas esté supeditada a los resultados de exportación. Por último, las Comunidades Europeas no han demostrado que Airbus esté experimentando "efectos desfavorables" como consecuencia de alguna de las medidas. De hecho, Airbus no está experimentando ningún efecto desfavorable tal como esa expresión se define en el Acuerdo SMC. Los Estados Unidos alegan que las dificultades de las que las Comunidades Europeas se quejan son consecuencia de las opciones comerciales de la propia Airbus.[255]

b) Medidas de ayuda estatal

i) Estado de Washington y municipios de dicho Estado

Incentivos fiscales estatales y locales

4.135 Por lo que respecta a las medidas del Estado de Washington, los Estados Unidos explican, en primer lugar, que dicho Estado es un importante centro de desarrollo y producción aeroespacial. Tras observar que hasta 2007, y durante muchos años, las actividades de fabricación de productos aeroespaciales tuvieron que hacer frente a uno de los tipos impositivos efectivos más altos del Estado de Washington, los Estados Unidos sostienen que éste trató de mitigar las preocupaciones de los fabricantes aeroespaciales promulgando un paquete fiscal aeroespacial, del que el componente más significativo era una reducción del tipo impositivo B&O para actividades de fabricación de productos aeroespaciales. Los Estados Unidos aducen seguidamente que la reducción del tipo impositivo B&O sirvió para aproximar el tipo impositivo efectivo para manufacturas aeroespaciales (aunque sin llegar a alcanzarlo) al tipo impositivo efectivo medio para otras actividades comerciales en el Estado, y que en absoluto proporciona una subvención, y mucho menos a Boeing, como alegan las Comunidades Europeas.[256]

4.136 Los Estados Unidos aducen que, contrariamente a lo que alegan las Comunidades Europeas, la reducción del tipo impositivo B&O no es una contribución financiera a Boeing en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el Estado de Washington no ha dejado de percibir ingresos que "en otro caso se percibirían", determinación que se hace por referencia al régimen fiscal del propio Estado. Explican que en el sistema impositivo basado en actividades de Washington varias actividades empresariales tienen distintos tipos impositivos dentro de una determinada horquilla. La reducción del tipo impositivo para la fabricación de productos aeroespaciales es parte del ajuste periódico que Washington hace de sus tipos impositivos, y está comprendida en la horquilla de tipos impositivos aplicables a otras actividades. Los Estados Unidos sostienen que, al ser así, no representa ingresos públicos no recaudados que en otro caso se habrían percibido. Un examen del tipo impositivo efectivo del Estado de Washington confirma esta conclusión. Los Estados Unidos mantienen que, incluso con la reducción del tipo impositivo B&O, el tipo impositivo efectivo medio para fabricación de productos aeroespaciales sigue siendo mayor que el tipo impositivo efectivo medio para todas las empresas del Estado debido al "efecto cascada" del tipo impositivo B&O, es decir, la aplicación de tributos a las mercancías en cada etapa del proceso de producción.[257]

4.137 Los Estados Unidos aclaran además que el ajuste fiscal B&O del Estado de Washington tiene por efecto poner el tipo impositivo aplicable a la fabricación de productos aeroespaciales en paralelo con el tipo impositivo medio aplicable a todas las actividades empresariales en el Estado de Washington. Sin el ajuste, el tipo impositivo efectivo sobre la fabricación de productos aeroespaciales es significativamente más alto que el aplicable a otras actividades empresariales en el

[255] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1.
[256] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 38.
[257] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 39.

Estado, debido al efecto cascada. Dado que el tipo impositivo B&O no otorga un tipo preferencial a Boeing, el Estado no está dejando de recaudar ingresos que en otro caso percibiría. Por tanto, no hay contribución financiera. Los Estados Unidos sostienen que aunque sólo sea por eso la alegación de las Comunidades Europeas debe rechazarse. No obstante, aun en el caso de que el Grupo Especial constatara que hay una contribución financiera, el ajuste fiscal B&O no es específico para una rama de producción o una empresa, porque varias industrias del Estado de Washington también se benefician de un ajuste fiscal B&O.[258]

4.138 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no impugnan únicamente la reducción del impuesto para Boeing, sino que sostienen más bien que las reducciones fiscales para proveedores de Boeing no relacionados constituyen de hecho un beneficio para Boeing. Basándose en esta interpretación, los Estados Unidos sostienen que, suponiendo, a efectos de argumentación, que la reducción del tipo impositivo B&O para fabricación de productos aeroespaciales es una contribución financiera, las Comunidades Europeas no han hecho referencia a nada que lleve a creer que las reducciones del tipo impositivo para otros fabricantes aeroespaciales no relacionados e independientes se transfieren a Boeing.[259] Concretamente, los Estados Unidos y su experto el Dr. Dorman señalaron que la teoría económica en la que se apoya la alegación de transferencia de las Comunidades Europeas no refleja las circunstancias fácticas de los mercados pertinentes ni la competencia de proveedores de Estados distintos del de Washington. Por lo demás, las Comunidades Europeas siguen sin hacer referencia a algún otro fundamento para una constatación de transferencia.[260]

4.139 En sus siguientes comunicaciones escritas, los Estados Unidos mantienen que las Comunidades Europeas no han establecido que el ajuste fiscal B&O del Estado de Washington objeto de esta diferencia resulta en que el Estado de Washington no recaude ingresos públicos. Mantienen que las Comunidades Europeas, al hacer este argumento, incurren en error al clasificar el tipo impositivo B&O para fabricación de productos aeroespaciales como una excepción a una norma fiscal general del Estado de Washington. En la presente diferencia, la base para el análisis por el Grupo Especial de los ingresos públicos no recaudados es el régimen fiscal B&O del Estado de Washington, que consiste en una horquilla de distintos tipos específicamente aplicables a distintas actividades empresariales. Habida cuenta del sistema de tipos múltiples establecido por el Estado, el ajuste del tipo impositivo B&O hasta un tipo que está cómodamente comprendido en la horquilla de todos los tipos impositivos B&O es coherente con el trato que se da a ingresos legítimamente comparables en Washington. No hay, además, motivos racionales para utilizar el tipo impositivo B&O del 0,484 por ciento, en lugar del sistema de tipos múltiples, como el punto de referencia para analizar los ingresos públicos no recaudados, porque el tipo del 0,484 por ciento no es más que uno dentro de un sistema de tipos múltiples. Los Estados Unidos sostienen que en el contexto del régimen fiscal B&O del Estado de Washington la aplicación de un tipo impositivo específico a una actividad empresarial en particular es comparable al trato dado a otros ingresos legítimamente comparables.[261]

4.140 Como los Estados Unidos detallaron en su primera comunicación escrita, las consecuencias del ajuste fiscal del tipo efectivo para actividades aeroespaciales también demuestran que el tipo impositivo B&O para esas actividades es compatible con el trato que el Estado de Washington otorga a otros ingresos comparables, y en consecuencia no resulta en ingresos públicos no recaudados. El ajuste del tipo impositivo B&O nominal sirvió para poner el tipo impositivo efectivo para fabricación de productos aeroespaciales dentro de la horquilla de tipos impositivos efectivos para otras actividades empresariales en el Estado. Esto, a juicio de los Estados Unidos, también respalda la

[258] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[259] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 40.
[260] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 234, párrafo 423.
[261] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 47.

conclusión de que el tipo ajustado no constituye ingresos públicos no recaudados en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[262]

4.141 Aparte incluso de que el ajuste fiscal B&O no resulta en ingresos públicos no recaudados, los Estados Unidos aducen que dicho ajuste no es específico. El argumento de las Comunidades Europeas de que lo es porque la medida que debe analizarse es el HB 2294, y no el régimen fiscal B&O global, está fundamentalmente viciado. Como se indica más arriba, el ajuste de los tipos impositivos B&O para actividades aeroespaciales encaja en el régimen fiscal de tipos múltiples global del Estado, en virtud del cual los tipos individuales se modifican independientemente unos de otros. Los Estados Unidos afirman que Washington ha introducido esos ajustes en varias otras actividades empresariales en el Estado, como las siguientes: fabricación de biocombustibles, fabricación de productos de madera, fabricación y montaje de combustible nuclear, ventas al por mayor y al por menor, fabricación de harina y aceite, procesadores de carne y guisantes secos, y estibación.[263]

4.142 Tras observar que las Comunidades Europeas también impugnan otras medidas fiscales del Estado de Washington, los Estados Unidos aducen que en ninguno de esos casos las Comunidades Europeas han establecido que existe una subvención.[264] En particular, por lo que respecta a las alegaciones de las Comunidades Europeas de que determinadas medidas fiscales locales y del Estado de Washington son subvenciones incompatibles con el Acuerdo SMC -bonificaciones fiscales B&O, determinadas exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización, exenciones de los impuestos especiales sobre arrendamientos, exenciones del impuesto sobre la propiedad, y una reducción del tipo impositivo B&O local- los Estados Unidos aducen que la mayoría de esas medidas fiscales no son en absoluto subvenciones, y que las que lo son o bien no son recurribles o son demasiado pequeñas para causar efectos desfavorables. En algunos casos, por ejemplo, las medidas fiscales no son específicas para Boeing. En otros, Boeing no ha aprovechado y no aprovechará las medidas fiscales en cuestión porque están supeditadas a eventos, como la construcción de una nueva instalación de Boeing para fabricar el 787, que según los Estados Unidos no han ocurrido y no ocurrirán.[265]

Subvenciones en virtud del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site

4.143 Por lo que respecta a determinados proyectos de infraestructura general y otras seis medidas adoptadas por el Estado de Washington, los Estados Unidos aducen que ninguna de esas medidas es una subvención recurrible en el sentido del Acuerdo SMC, porque no satisface una o más de las prescripciones del Acuerdo concernientes a las subvenciones posiblemente recurribles, a saber, la existencia de i) una contribución financiera, ii) que otorga un beneficio y iii) es específica.[266]

4.144 En cuanto a las medidas de infraestructura del Estado de Washington, los Estados Unidos entienden que las Comunidades Europeas están impugnando dos proyectos de mejoramiento de carreteras contemplados por el Estado para importantes autovías públicas. Los Estados Unidos aducen que esos dos proyectos no son subvenciones, porque las carreteras son la quintaesencia de la infraestructura general; están abiertas a todos y prestan servicios a una amplia gama de personas, empresas y comunidades.[267] Las mejoras de las carreteras I-5 y SR-527 representan infraestructura general, porque son importantes carreteras que prestan servicios a innumerables empresas, turistas y

[262] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 48.
[263] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 49.
[264] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[265] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 41.
[266] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 42.
[267] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 43. Véase también el resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.

trabajadores que se desplazan a diario.[268] Esas dos carreteras públicas son parte de un plan de mejora de la infraestructura a nivel de todo el Estado y son inequívocamente proyectos de infraestructura general, que están expresamente excluidos de las disciplinas del Acuerdo SMC.[269] Esas mejoras -que fueron identificadas por el Estado mucho antes de la firma del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site- se completaron como parte de un conjunto de medidas para mejorar la infraestructura en todo el Estado. Los Estados Unidos sostienen que de hecho esos proyectos equivalen a infraestructura general, que no es una contribución financiera -y, por tanto, no es una subvención- en el sentido del Acuerdo SMC.[270]

4.145 Las Comunidades Europeas también impugnan mejoras del Puerto de Everett -un puerto de mucho tráfico utilizado por muchas industrias- que según los Estados Unidos no son específicas porque también prestan servicios a una amplia gama de personas, empresas y comunidades.[271] Los Estados Unidos aducen asimismo que los servicios de transferencia ferrocarril-barcaza constituyen de manera similar infraestructura general, y en consecuencia no son contribuciones financieras en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el proyecto se emprendió para mitigar la congestión en la línea principal de ferrocarril de carga BNSF, y el servicio está abierto a todos los usuarios. Por tanto, constituye infraestructura general.[272]

4.146 Los Estados Unidos aducen a continuación que las Comunidades Europeas afirman erróneamente que Washington ha concedido una subvención a Boeing congelando las tasas que ésta paga para determinados servicios públicos. Afirman que, de hecho, Boeing paga las mismas tarifas que otros clientes comerciales, industriales y gubernamentales, lo que significa que no recibe ninguna contribución financiera en forma de ingresos públicos no recaudados que en otro caso se percibirían. En cuarto lugar, las Comunidades Europeas impugnan el pago por Boeing de determinados derechos de aterrizaje en un aeropuerto municipal, que tampoco son subvenciones a Boeing porque, según los Estados Unidos, esos derechos están regulados por un acuerdo entre el aeropuerto y Boeing, lo que significa que no hay contribución financiera ni beneficio, porque de hecho Boeing, en virtud del acuerdo, paga una tarifa mayor que otros usuarios del aeropuerto.[273]

4.147 En lo tocante a la alegación de las Comunidades Europeas de que el Estado de Washington está subvencionando a Boeing proporcionando empleados del Estado que ofrecen asistencia sobre cuestiones reglamentarias y de otro tipo a Boeing en el curso normal de su empleo, los Estados Unidos afirman que esa ayuda prestada por empleados del Estado, que sólo representa una pequeña parte de su trabajo total, no constituye una contribución financiera ni un beneficio para Boeing. Aun suponiendo que existiera un beneficio, los coordinadores de proyectos no son específicos para Boeing, porque muchos otros proyectos reciben ayuda similar del Estado.[274]

4.148 En lo tocante a determinadas costas procesales que puedan derivar de un acuerdo entre Boeing y el Estado de Washington, los Estados Unidos aducen que tampoco son una subvención, como alegan las Comunidades Europeas. Explican que el Estado no transfiere ningún fondo a Boeing para gastos de litigios en que la empresa opte por incurrir, por lo que no hay una contribución financiera.[275]

---

[268] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 50.
[269] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.
[270] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 50.
[271] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 43.
[272] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 50.
[273] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 43.
[274] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.
[275] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.149 En relación con la afirmación de las Comunidades Europeas de que el Estado de Washington está proporcionando a Boeing subvenciones en forma de incentivos fiscales y de otro tipo para el gran carguero 747 de Boeing, los Estados Unidos sostienen que el Estado de Washington no está proporcionando ningún incentivo fiscal especial para ese avión, y en consecuencia no está dejando de recaudar ingresos públicos que en otro caso percibiría. Tampoco está proporcionando otros bienes o servicios para esa aeronave.[276]

4.150 Los Estados Unidos aducen además que las alegaciones de las Comunidades Europeas concernientes a determinadas medidas de formación en el trabajo y un centro de empleo que revertirá en uso público también carecen de fundamento.[277]

Conclusión sobre las medidas del Estado de Washington

4.151 En síntesis, los Estados Unidos sostienen que:

a) Las Comunidades Europeas no han establecido que el ajuste fiscal B&O del Estado de Washington dan lugar a que el Estado no recaude ingresos. Su alegación de que el ajuste fiscal B&O da lugar a que no se recauden ingresos se basa en un análisis aislado de dicho ajuste para las actividades aeroespaciales, sin consideración del régimen fiscal en el que opera. Ese planteamiento es incompatible con la orientación dada por el Órgano de Apelación para analizar con arreglo al Acuerdo SMC los casos en que no se recaudan ingresos públicos, y en consecuencia debe rechazarse. Dado que el Estado de Washington aplica distintos tipos impositivos a ingresos comparables, lo que sirve como punto de referencia normativo adecuado es la horquilla de tipos impositivos B&O aplicables a todas las actividades empresariales. Además, como el ajuste sitúa el tipo impositivo B&O para actividades aeroespaciales dentro de la horquilla de tipos impositivos B&O para todas las actividades empresariales en el Estado, el Estado de Washington no está dejando de recaudar ingresos públicos que en otro caso percibiría. Por consiguiente, el ajuste fiscal B&O no da lugar a una contribución financiera o una subvención en el sentido del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas tampoco han demostrado que los ajustes fiscales B&O para los fabricantes de componentes aeroespaciales de Washington pueden atribuirse a Boeing.[278]

b) Las Comunidades Europeas no han satisfecho su obligación de probar que alguna de las medidas de infraestructura que impugnan "no es general" en el sentido del Acuerdo SMC. Cada una de las medidas de infraestructura impugnadas por las Comunidades Europeas es una medida de infraestructura general, porque todas ellas benefician a todos los usuarios, sin limitaciones.[279]

c) El argumento subsidiario de las Comunidades Europeas de que las medidas de infraestructura en litigio, así como otros elementos del Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site (MSA), son subvenciones en el sentido del artículo 10.4.1 de

[276] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.
[277] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.
[278] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.
[279] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.

> dicho Acuerdo se basa en una interpretación errónea de esa disposición y de sus efectos jurídicos.[280]

4.152 Por último, los Estados Unidos sostienen que, en general, los criterios propugnados por las Comunidades Europeas inmovilizarían los tipos aplicables por cualquier Miembro que empleara tipos impositivos variables. Con arreglo a su teoría, cualquier rebaja de un tipo impositivo excesivo sería una subvención, lo que no daría a los Miembros más opción que la de aumentar los impuestos.[281]

ii) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado

4.153 Los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas impugnan dos medidas fiscales del Estado de Kansas, ninguna de las cuales es una subvención incompatible con la OMC.

Ventajas fiscales IRB de Wichita

4.154 Los Estados Unidos observan en primer lugar que las Comunidades Europeas objetan a los bonos industriales (IRB) emitidos por la ciudad de Wichita por considerar que constituyen una subvención recurrible a Boeing, a pesar de que Boeing puso fin en 2005 a sus operaciones relacionadas con grandes aeronaves comerciales en Kansas. Observan que antes de esa fecha Boeing -como muchas empresas de Kansas- utilizó financiación mediante bonos conforme a un programa de incentivos económicos disponible y de larga data. Las Comunidades Europeas, basándose en la opinión de un economista que no tiene fundamento en los hechos del presente caso, tratan de minimizar la importancia de esos hechos distorsionando la naturaleza del programa de bonos y afirmando que los beneficios posteriores a 2005 se han "transferido" a Boeing. Sin embargo, a juicio de los Estados Unidos, las alegaciones de subvención de las Comunidades Europeas por lo que respecta a los bonos de Wichita no están justificadas.[282] Más concretamente, los Estados Unidos afirman que los bonos industriales no son una contribución financiera porque la ciudad de Wichita no está dejando de recaudar ingresos públicos sobre bienes muebles. Kansas ya no aplica impuestos sobre la propiedad o las ventas a la maquinaria y equipos comerciales e industriales. Así pues, incluso sin los bonos industriales, ninguna empresa debería a Kansas o a sus subdivisiones ingresos fiscales sobre su maquinaria y equipos, que representan la mayor parte de los bienes financiados con los bonos industriales en litigio.[283]

4.155 Los Estados Unidos aducen asimismo que los bonos industriales, aun en el caso de que proporcionaran una contribución financiera, no representarían una subvención recurrible, porque no son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los bonos industriales son componentes de un programa transparente y generalmente disponible, previsto en la legislación de Kansas, que el Estado de Kansas y sus subdivisiones han estado administrando y aplicando a las empresas de una amplia gama de ramas de producción desde hace más de 40 años. Tampoco son específicos *de facto*, porque el porcentaje de bonos industriales de Boeing no es desproporcionado. Los Estados Unidos observan además que, aparte de que los bonos industriales no representan una subvención recurrible, cualquier beneficio que hubieran proporcionado a una empresa independiente y no vinculada (Spirit Aerosystems) no se transfirió a Boeing.[284]

4.156 Los Estados Unidos aducen además: i) que el análisis de la supuesta "transferencia" de subvenciones a Boeing efectuado por las Comunidades Europeas no es realmente un análisis, sino un

[280] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.
[281] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[282] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 45.
[283] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 46.
[284] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 47.

conjunto de conclusiones y presuposiciones; ii) que un examen de los hechos y de las circunstancias reales de la venta de las instalaciones de Wichita a Onex demuestra que cuando esa venta tuvo lugar y cuando se acordó el precio no había ninguna certidumbre de futura emisión de IRB -como presupone el experto de las Comunidades Europeas-; iii) que el planteamiento de las Comunidades Europeas es en lo fundamental irrelevante, porque presupone indebidamente que el valor es igual al precio; y, por último, iv) que el Sr. Wachtel hace caso omiso de pruebas reales de elementos que desempeñaron un papel en la valoración de Onex, así como de la inexistencia de cualquier prueba de que esos elementos incluían el valor de cualesquiera posibles IRB futuros.[285] Los Estados Unidos afirman asimismo que todo indica que la transferencia alegada por las Comunidades Europeas y su experto ni siquiera tendría lugar con arreglo a la hipótesis teórica de las propias Comunidades Europeas.[286]

4.157 En conclusión, los Estados Unidos recuerdan que los bonos industriales emitidos por el Estado de Kansas ni proporcionan una contribución financiera a Boeing ni son específicos para Boeing. Las Comunidades Europeas alegan que el programa IRB de Kansas es simplemente un medio para hacer que Boeing tenga acceso a determinadas reducciones fiscales. Los Estados Unidos afirman, sin embargo, que las exenciones fiscales ya no son pertinentes por lo que respecta a Boeing, porque Kansas ha dejado de aplicar impuestos sobre la propiedad y las ventas a la maquinaria y equipos industriales y comerciales, que constituyen la inmensa mayoría de los bienes muebles que Boeing ha financiado con bonos industriales. Además, los bonos industriales no son específicos *de jure* porque están ampliamente a disposición de "cualquier persona, empresa o corporación". Los bonos industriales tampoco son específicos *de facto* porque, a la luz del "grado de diversificación de las actividades económicas" en Wichita, la cantidad de bonos industriales emitidos a Boeing no es indicativa de una utilización predominante.[287]

4.158 En sus posteriores comunicaciones escritas, los Estados Unidos mantienen que la impugnación por las Comunidades Europeas de los bonos industriales proporcionados por la ciudad de Wichita y el Estado de Kansas, en cuanto que subvenciones incompatibles con la OMC, carece de fundamento. Sostienen que, como según ellos demuestra su primera comunicación escrita, gran parte de los bienes en cuestión ya no están sujetos a tributación en Kansas, de manera que no se dejan de recaudar ingresos públicos con respecto a esos bienes como resultado del programa IRB.[288] Más fundamentalmente, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han establecido que los bonos industriales son específicos. Como afirmaron en su primera comunicación escrita, esto no es sorprendente, dadas las características de la economía de Wichita, y no constituye un indicio de especificidad. La producción de aeronaves es la industria básica de Wichita, y antes de su venta a Spirit las instalaciones de Boeing en Wichita representaban no sólo el mayor empleador del sector privado de Wichita, sino también el mayor empleador del sector privado de todo el Estado de Kansas. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que la cantidad de bonos industriales recibidos por Boeing no respalda una constatación de especificidad. Las Comunidades Europeas no han respondido a ello en su declaración oral en la primera reunión con el Grupo Especial, limitándose a afirmar que "la recepción por Boeing de bonos industriales no es proporcional a su posición económica en la ciudad de Wichita". Basándose en ello, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas distan mucho de haber satisfecho su obligación de demostrar la especificidad.[289]

---

[285] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 255, párrafo 437.

[286] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 213.

[287] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.

[288] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 2. Los IRB también serán menos atractivos porque no se necesita un IRB para poder acceder a una exención fiscal sobre bienes muebles.

[289] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 51. Véase también el resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Bonos KDFA

4.159 Los Estados Unidos entienden que las Comunidades Europeas impugnan los bonos KDFA como una subvención recurrible a Boeing, a pesar de que Boeing jamás recibió, y ni siquiera solicitó, bonos KDFA. Observan, en este contexto, que a pesar de ello las Comunidades Europeas tratan de asignar a Boeing ventajas fiscales KDFA para el receptor real de la financiación mediante bonos, es decir, Spirit, una empresa independiente y no vinculada. Al igual que en sus alegaciones relativas a los bonos industriales, las Comunidades Europeas afirman que la intención de la KDFA de emitir bonos para Spirit era conocida antes de que la venta de Spirit por Boeing se cerrara, y basándose en ello concluyen que el precio de venta tuvo que reflejar la futura financiación mediante bonos prevista.[290] Los Estados Unidos sostienen a ese respecto que ni los hechos ni la teoría económica respaldan una constatación de que los bonos KDFA fueron una subvención a Boeing. Aducen, en primer lugar, que las subvenciones no constituyen una contribución financiera a Boeing, que nunca recibió financiación mediante bonos KDFA. Sostienen, en segundo lugar, que las Comunidades Europeas presuponen indebidamente que en el momento en que se concertó el precio de la transacción se dieron seguridades a Spirit sobre la futura rebaja de los intereses, y, además, que en ese momento se conocía la cuantía del beneficio derivado de dicha rebaja. En tercer lugar, aducen que el argumento de las Comunidades Europeas se basa en la teoría equivocada de que el vendedor necesariamente integraría el valor de un futuro beneficio fiscal previsto.[291]

4.160 Los Estados Unidos reiteran su posición de que no se ha emitido a Boeing ningún bono en el marco de este programa. Por el contrario, esos bonos se emitieron a una entidad independiente, no vinculada a Boeing.[292]

iii) Estado de Illinois y municipios de dicho Estado

4.161 Por lo que respecta a las medidas del Estado de Illinois impugnadas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos sostienen que éstas no han establecido que dichas medidas son específicas. Aducen que el Estado de Illinois ha fijado criterios para alentar a las empresas a ubicar su sede social en el Estado. Esos criterios no son específicos para una rama de producción o una empresa. Por consiguiente, no constituyen una subvención recurrible en el sentido del Acuerdo SMC.[293]

Paquete de traslado de Boeing

4.162 Más concretamente, los Estados Unidos sostienen que, contrariamente a lo que alegan las Comunidades Europeas, determinadas medidas adoptadas por el Estado de Illinois y localidades de ese Estado conforme a la Corporate Headquarters Relocation Act ("CHRA") y otras leyes estatales y locales no constituyen subvenciones recurribles a Boeing. La CHRA dispone que el Estado de Illinois reembolsará costos de traslado de sedes sociales que reúnan determinadas condiciones. Afecta, además, a cantidades mínimas en comparación con el costo de desarrollo y producción de grandes aeronaves civiles. Los Estados Unidos aducen que los gastos de traslado que Boeing recibió conforme a esa Ley no constituyen una subvención incompatible con la OMC, como alegan las Comunidades Europeas, porque el reembolso de esos gastos no era específico para Boeing o empresas similares.[294]

---

[290] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 48.
[291] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 49.
[292] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.
[293] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.
[294] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 50.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.163 En lo tocante a las bonificaciones fiscales estatales proporcionadas por Illinois conforme a otra ley del Estado -la Ley de bonificaciones fiscales para el desarrollo económico de una economía en crecimiento (EDGE)-, los Estados Unidos aducen que tampoco constituyen una subvención recurrible a Boeing, por mucho que las Comunidades Europeas aleguen lo contrario. Dado que empresas de cualquier tamaño pertenecientes a una amplia gama de ramas de producción reúnen las condiciones para solicitar y recibir bonificaciones fiscales EDGE, los Estados Unidos sostienen que dichas bonificaciones no son específicas en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[295]

4.164 Los Estados Unidos consideran además que las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas a las reducciones de los impuestos sobre la propiedad previstas en virtud de la legislación de Illinois carecen asimismo de fundamento. Aclaran que el Código del Impuesto sobre la Propiedad de Illinois permite a cualquier distrito fiscal del Estado reducir los impuestos sobre la propiedad aplicables a una amplia gama de empresas. La CHRA enmendó la disposición pertinente del Código para incluir a las empresas que trasladaran sus sedes sociales entre los tipos de empresas que reunían las condiciones para obtener reducciones de los impuestos sobre la propiedad. Las reducciones aprobadas por dos localidades del Estado de Illinois no son subvenciones incompatibles con la OMC, porque no son específicas para Boeing.[296]

Rescisión del contrato de arrendamiento anterior

4.165 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas impugnan un pago muy reducido para terminación de un contrato de arrendamiento efectuado por la ciudad de Chicago en nombre de Boeing, impugnación que los Estados Unidos no rechazan.[297]

c) Medidas del Gobierno Federal de los Estados Unidos

i) Investigación y desarrollo aeronáuticos en los Estados Unidos

4.166 Antes de abordar las medidas de investigación y desarrollo específicamente impugnadas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos hacen la siguiente observación relativa al artículo 2 del Acuerdo SMC.

4.167 Los Estados Unidos sostienen que una legislación generalmente aplicable no otorga una subvención específica por el mero hecho de que una de las autoridades gubernamentales encargadas de la aplicación de la ley tenga un mandato de alcance limitado. Sostienen, concretamente, que los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 2 estructuran el análisis de la especificidad *de jure* en función de si la autoridad otorgante o la legislación conforme a la cual esa autoridad actúa limita expresamente el acceso a determinadas empresas. Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no niegan que las leyes y reglamentos que rigen la contratación, la regulación de la investigación y desarrollo independientes y los gastos de oferta y propuesta, así como la atribución de derechos de patente por parte del Gobierno de los Estados Unidos, son aplicables a la contratación en todos los sectores de la economía. Las Comunidades Europeas aducen, sin embargo, que esas medidas, cuando son aplicadas por la NASA o el DOD, son específicas para las "industrias de investigación aeroespacial y de defensa" porque sólo las empresas que pueden satisfacer las necesidades de contratación de esos organismos venden a estos últimos. Este argumento no tiene en cuenta el texto del Acuerdo SMC, y reduciría a la inutilidad la prescripción de especificidad cuando varios organismos especializados administran leyes o programas de aplicación general. En otras palabras, las Comunidades Europeas tratan de preparar la conclusión a la que desean llegar limitando

[295] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 51.
[296] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 52.
[297] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 52.

arbitrariamente su análisis de la especificad al grupo de empresas en el que se centra su reclamación.[298]

4.168 Los Estados Unidos observan, además, que el párrafo 1 a) del artículo 2 sólo es aplicable cuando una autoridad o la legislación "limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas". El sentido corriente de "limitar" es "confinar en límites, fijar términos a; restringir". El sentido corriente de "acceso" es "admisión (de la presencia o uso de); una manera o un medio de acercamiento o entrada". Así pues, una autoridad, o la legislación que la sustenta, limitan el acceso a una subvención, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, cuando restringen a "determinadas empresas" el acceso a la subvención. Esa evaluación requerirá la identificación de los tipos de empresas que tienen acceso a una subvención, así como una determinación de si ese grupo es lo bastante específico para satisfacer la definición de determinadas empresas, que en el preámbulo del párrafo 1 del artículo 2 se definen como "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción". Cuando la legislación dispone que varias autoridades efectúen pagos en el marco de un programa, el hecho de que una empresa o rama de producción reúna las condiciones necesarias para recibir pagos de una autoridad indicaría que tiene "acceso" a la supuesta subvención, en el sentido del párrafo 1 del artículo 2. El que la misma empresa no reuniera las condiciones necesarias para recibir esos pagos de una segunda autoridad otorgante no obstaría a que tuviera acceso a través de la primera autoridad otorgante. En consecuencia, los Estados Unidos sostienen que, a falta de otras consideraciones, no debe considerarse que las normas por las que se rige la segunda autoridad otorgante "limitan el acceso" de la empresa a la supuesta subvención.[299]

4.169 Los Estados Unidos aducen que el punto de referencia para una evaluación de desproporcionalidad está definido por la supuesta subvención, y no por la jurisdicción de las autoridades impugnadas. En este contexto, los Estados Unidos observan que al parecer las Comunidades Europeas y los Estados Unidos convienen en que determinar si una subvención aparentemente no específica se otorga de hecho a determinadas empresas en "cantidades desproporcionadamente elevadas" requiere una comparación de los usuarios de la supuesta subvención con algún punto de referencia. Sin embargo, los Estados Unidos discrepan sobre lo que constituye ese punto de referencia. El texto del párrafo 1 c) del artículo 2 requiere una comparación entre el uso de una subvención por empresas para las que se alega que la subvención es específica y la posición de usuarios de la subvención dentro del grupo de referencia de todas las empresas que tienen "acceso" a la supuesta subvención. Sostienen que si el uso efectivo por "determinadas empresas" no guarda proporción con su tamaño relativo al grupo de referencia de todas las empresas que reciben la supuesta subvención, ese sería uno de los "otros factores" que indican la especificidad con respecto a esas determinadas empresas.[300] Los Estados Unidos alegan que las Comunidades Europeas, no obstante, opinan que la comparación adecuada es entre las "determinadas empresas" y la economía estadounidense en su conjunto. Observan que en el preámbulo del párrafo 1 del artículo 2 se indica que los apartados a), b) y c) son principios para determinar si una subvención es específica para "determinadas empresas ... dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Los Estados Unidos concluyen que las Comunidades Europeas deducen de ese pasaje que el análisis de la especificidad *de facto* debe basarse en la "jurisdicción" de las autoridades otorgantes, y a juicio de las Comunidades Europeas, por lo que respecta al DOD y la NASA, esto abarca la totalidad de los Estados Unidos.[301]

4.170 Los Estados Unidos aducen que el texto no respalda esa interpretación. Afirman que la frase "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" que figuran en el preámbulo del párrafo 1 del artículo 2 delimitan las empresas que pueden estar sujetas a la indagación sobre la especificidad, y aclaran que las empresas de fuera de la jurisdicción no son pertinentes. No hay en esa frase nada que

[298] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 9.
[299] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 10.
[300] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 11.
[301] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 12.

sugiera, como al parecer creen las Comunidades Europeas, el sentido adicional de que la indagación de la especificad debe basarse inexcusablemente en todas las empresas de dentro de la jurisdicción. De hecho, varios de los factores a considerar restringen el tipo de empresas objeto de la consideración. A juicio de los Estados Unidos, interpretar que las palabras "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" amplían la indagación a todas las empresas de la jurisdicción privaría a los factores subsiguientes de su sentido corriente.[302]

4.171 Los Estados Unidos mantienen además que la interpretación propugnada por las Comunidades Europeas anularía en la práctica los factores de especificidad *de jure* establecidos en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 2. Esos dos apartados establecen criterios en virtud de los cuales una subvención no sería específica aunque algunas empresas de la jurisdicción de la autoridad otorgante no tuvieran acceso. No obstante, si las Comunidades Europeas tuvieran razón, la cuantía de las supuestas subvenciones otorgadas a determinadas clases de receptores de subvenciones que se hubiera constatado con arreglo a los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 2 que no eran específicas siempre se consideraría, en opinión de los Estados Unidos, desproporcionada, porque los receptores de la subvención representarían el 100 por ciento de la cuantía de la subvención otorgada, pero menos (y a menudo mucho menos) del 100 por ciento del total de la economía.[303]

Los pagos para investigación y desarrollo constituyen una compra de servicios por una remuneración adecuada

4.172 En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que los programas de investigación de la NASA proporcionaron a Boeing donaciones y bienes y servicios gratuitamente, los Estados Unidos aducen que lo que las Comunidades Europeas llaman "donaciones" para investigación eran en realidad compras por la NASA de servicios de investigación y desarrollo para satisfacer los propios objetivos de la NASA. Por tanto, al igual que las compras de investigaciones del DOD, esas compras no son contribuciones financieras en el sentido del Acuerdo SMC. De manera análoga, los supuestos suministros de bienes y servicios eran de hecho intercambios de valor equiparable conforme a los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. Boeing no recibió nada gratuitamente. Tanto en sus compras como en aplicación de los SAA, la NASA se centra en actividades de investigación y desarrollo básicas y fundamentales, que abarcan una amplia gama de temas aeronáuticos. No financia el desarrollo de proyectos específicos, ni promueve los intereses de empresas específicas. Por tanto, no concede una ventaja comercial y no hace una contribución financiera.[304]

4.173 Los Estados Unidos aceptan la afirmación de las Comunidades Europeas de que la NASA no compra ni produce grandes aeronaves civiles. Sostienen, no obstante, que la NASA sí compra, produce y difunde conocimientos. Por consiguiente, la "verdadera finalidad" de los programas de la NASA es desarrollar y difundir la mayor cantidad de información al grupo más amplio posible en el período de tiempo más breve posible, y no "transmitir recursos a Boeing". Los Estados Unidos afirman que los contratos de la NASA con Boeing y sus acciones ofrecen pruebas de que esto es así, y de que las medidas impugnadas, no sólo nominalmente, sino también por su contenido, son compras de servicios. La NASA formula sus propios objetivos basándose en consultas con muy diversas entidades interesadas. Pide a los contratistas propuestas sobre la manera de alcanzar esos objetivos, y acepta la oferta que le ofrece el mayor valor. La NASA y sus contratistas negocian las condiciones del contrato. El contratista deberá después satisfacer todas las condiciones del contrato a cambio del pago por la NASA. Este proceso, documentado por las citas de los reglamentos de contratación pública de los Estados Unidos, los numerosos ejemplos de contratos específicos y sus modificaciones, y el ingente volumen de publicaciones ampliamente difundidas generado por esos programas

[302] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 13.
[303] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 14.
[304] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 1.

demuestra, a juicio de los Estados Unidos, que los contratos de la NASA con Boeing no son, como las Comunidades Europeas pretenden que el Grupo Especial crea, una "impostura".[305]

4.174 En lo tocante a la "verdadera finalidad" de los programas de la NASA, los Estados Unidos alegan que dicha finalidad no es -como sugieren las Comunidades Europeas- un esfuerzo cuidadosamente diseñado "para transferir recursos a Boeing". Antes bien, los Estados Unidos han demostrado que la "verdadera finalidad" de los programas de la NASA es utilizar y difundir los resultados de investigaciones que contribuirán a la consecución de sus amplios y globales objetivos, incluido un sistema aeroespacial comercial más seguro y más eficiente. Esas investigaciones son utilizadas tanto dentro del Gobierno, por organismos gubernamentales estadounidenses, como la Administración Federal de Aviación (FAA) y el DOD, y autoridades aeroportuarias, como, fuera del Gobierno, por la industria y el sector académico.[306]

4.175 Los Estados Unidos sostienen también que hay puntos de referencia comerciales para las compras por la NASA y el DOD de servicios de investigación impugnadas por las Comunidades Europeas, y que esos puntos de referencia demuestran que las condiciones en las que la NASA y el DOD compran servicios de investigación y desarrollo no son más favorables que aquellas en las que las entidades comerciales están dispuestas a comprar los mismos servicios en el mercado estadounidense.[307] Esos puntos de referencia demuestran varias cosas importantes. *Primero*, que no hay en el mercado una norma fija por lo que respecta a la distribución de los derechos de propiedad intelectual cuando una entidad financia una investigación realizada por otra entidad, como las Comunidades Europeas pretenden que el Grupo Especial crea. *Segundo*, que los vendedores de servicios de investigación y desarrollo en el mercado esperan recibir más dinero si transmiten más derechos de propiedad intelectual al comprador.[308]

NASA

4.176 Los Estados Unidos señalan en primer lugar que la NASA es sobre todo conocida como el organismo que llevó al hombre a la Luna, y que hoy en día sigue realizando una serie de actividades exploratorias destinadas a ampliar los conocimientos humanos. Explican que esto es, de hecho, una parte crucial de su misión expresa, y lo ha sido desde que la NASA se estableció, en el decenio de 1950, con la declaración de que "la política de los Estados Unidos es que todas las actividades en el espacio se dediquen a fines pacíficos en beneficio de toda la humanidad". Tras reconocer después que "el bienestar y la seguridad general de los Estados Unidos requieren que se adopten disposiciones adecuadas para las actividades aeronáuticas y espaciales", el Congreso de los Estados Unidos también ha encomendado a la NASA que patrocine investigaciones avanzadas sobre tecnología aeronáutica y espacial que en definitiva obran en interés del público en general.[309]

4.177 En contraste, los Estados Unidos observan que al leer la comunicación de las Comunidades Europeas parecería que la NASA se estableció y financió en beneficio de Boeing. De hecho, los Estados Unidos indican que las Comunidades Europeas tratan prácticamente todo el funcionamiento y el presupuesto de la Dirección de la misión de investigación aeronáutica de la NASA como una subvención a unas pocas empresas del sector aeroespacial, a pesar de que la mayoría del presupuesto de investigación aeronáutica de la NASA se ha dedicado a apoyar investigaciones en los centros de la NASA (infraestructura y sueldos de empleados de la NASA), contratos con un grupo de empresas mucho más amplio y con servicios de investigación independientes, y donaciones a universidades.[310]

[305] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 24.
[306] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 25.
[307] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 21, párrafo 66.
[308] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 21, párrafo 64.
[309] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 16.
[310] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 17.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

A continuación, los Estados Unidos hacen referencia a un vicio que afecta a todas las alegaciones de las Comunidades Europeas, a saber, que éstas tratan las contribuciones financieras a proveedores de Boeing como si fueran pagos a Boeing basándose en la aseveración, no justificada por pruebas creíbles, de que de alguna manera (y contrariamente a lo que cabe esperar de una entidad que desea obtener el mayor beneficio) esas empresas independientes y no vinculadas transmitieron a Boeing las supuestas subvenciones.[311]

4.178 En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que la finalidad de los programas de la NASA es "garantizar la preeminencia de la aeronáutica estadounidense", los Estados Unidos afirman que ese sólo es un factor entre otros muchos, que incluyen la ampliación de los conocimientos humanos sobre la Tierra y los fenómenos de la atmósfera y el espacio.[312] Igualmente importante, a juicio de los Estados Unidos, es el hecho de que en la mayoría de los casos los trabajos de investigación realizados en el marco de programas aeronáuticos de la NASA se ponen a disposición del público (en la medida en que lo permite la política exterior y de seguridad nacional), y pueden ser aprovechados no sólo por Boeing, sino también por Airbus y las empresas que suministran a Airbus.[313]

4.179 Los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas han quitado importancia a los informes científicos que la NASA difunde al mundo. Afirman que, de hecho, un solo informe científico puede cambiar el mundo. En los Estados Unidos, un informe científico sobre los efectos del tabaquismo dio lugar a una disminución espectacular del número de fumadores. Más en relación con las cuestiones objeto de esta diferencia, los Estados Unidos observan que la NASA realizó las investigaciones iniciales sobre los efectos positivos de los dispositivos aerodinámicos denominados *winglets*, que son desviaciones hacia arriba o hacia debajo de los extremos de las alas, y que Boeing participó en esa investigación. Sin embargo, fue Airbus, no Boeing, quien primero introdujo esos dispositivos en sus aviones, muchos años antes que Boeing.[314]

4.180 Los Estados Unidos destacan que las Comunidades Europeas, en lugar de centrarse en los elementos de hecho de los contratos de la NASA, muchos de los cuales incluyeron en su primera comunicación escrita, recurren a declaraciones sobre la investigación aeronáutica de la NASA y su utilidad para la comunidad aeroespacial. La NASA, el Congreso, la industria y el sector académico han tratado en diversas ocasiones de exponer las razones para aumentar la atención a los elementos aeronáuticos de la misión de la NASA, así como su presupuesto, y las Comunidades Europeas han citado selectivamente todas esas declaraciones a esos efectos. De hecho, los Estados Unidos observan que el organigrama del Consejo Asesor de la NASA (NAC), que demuestra que la aeronáutica es el centro de atención de sólo uno de sus seis subcomités (los otros son auditoría y finanzas, exploración, capital humano, ciencia y operaciones espaciales), pone en contexto la misión aeronáutica de la NASA.[315] En respuesta a las observaciones formuladas por las Comunidades Europeas en este contexto, los Estados Unidos aclaran que no han pedido al Grupo Especial que haga caso omiso de declaraciones que figuran en contratos o que han sido hechas en público por funcionarios de la NASA o el DOD. Aducen que han pedido al Grupo Especial que las considere en el contexto de todo lo que

[311] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[312] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.

[313] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 17.

[314] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.

[315] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 12, donde se hace referencia al organigrama del Consejo Asesor de la NASA, Estados Unidos - Prueba documental 100. Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 19.

hace cada organismo y que no las evalúe aisladamente, como las Comunidades Europeas le piden que haga.[316]

4.181 Los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas también tratan de exagerar el papel de Boeing en el establecimiento de prioridades de la NASA observando que empleados de Boeing prestaron periódicamente servicios en el NAC. Sin embargo, los miembros del Consejo representan una amplia variedad de perspectivas, y entre ellos hay astronautas retirados, oficiales militares retirados, universitarios, empresarios y miembros de la sociedad civil.[317] Los Estados Unidos aducen que actualmente no hay empleados de Boeing en el NAC. Incluso en 2005, cuando el Vicepresidente Superior de Boeing Jim Jamieson era miembro del NAC, sólo era uno entre más de 20 miembros del Consejo.[318] En cualquier caso, el Consejo Asesor es precisamente eso -asesor-, y quien establece el programa de investigación del organismo es el Administrador de la NASA.[319]

4.182 Los Estados Unidos consideran asimismo que es importante destacar que el volumen relativamente limitado de trabajos centrados en la aeronáutica que la NASA realiza (directamente o subcontratándolos) no otorga ninguna ventaja competitiva. Como reconocen las Comunidades Europeas, las actividades de investigación y desarrollo de la NASA distan mucho del desarrollo y producción efectivos de modelos específicos de grandes aeronaves civiles.[320] Los Estados Unidos afirman que, en lugar de ello, las investigaciones que realiza se centran en tecnologías e instrumentos básicos que pueden aumentar la eficiencia y la seguridad de todas las aeronaves -desde aviones normales de un solo asiento hasta configuraciones de aeronaves muy grandes, entre ellas una configuración revolucionaria de fuselaje de ala integrada y la configuración tradicional del A380-. Además, muchas de las "aeronaves" que la NASA ha estudiado en el marco de los programas a que hacen referencia las Comunidades Europeas ni siquiera se parecen remotamente a grandes aeronaves civiles; entre ellas cabe mencionar los diseños de un sistema hipersónico de lanzamiento reutilizable sumamente fiable, un estatorreactor de combustión supersónica (hipersónico), un reactor supersónico, un fuselaje de ala integrada, y aeronaves de rotor. Por último, los Estados Unidos destacan que los resultados de las investigaciones de la NASA se difunden al público, salvo cuando lo prohíben los controles de exportación de los Estados Unidos. A juicio de estos últimos, mal puede decirse que éstas son acciones propias de un organismo que trata de otorgar una ventaja competitiva a los productores nacionales.[321] Los Estados Unidos hacen también hincapié en que con arreglo al criterio propugnado por las Comunidades Europeas el que cualquier Miembro realizara investigaciones sobre temas de interés público podría resultar incompatible con el Acuerdo SMC. Siempre se consideraría que esas investigaciones constituyen una subvención.[322]

---

[316] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.

[317] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 13, donde se hace referencia a la lista de miembros del Consejo Asesor de la NASA, Estados Unidos - Prueba documental 101.

[318] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 14, donde se hace referencia a CE - Prueba documental 312.

[319] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 20.

[320] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 15, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 463.

[321] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 21.

[322] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.183 Los Estados Unidos sostienen que cualquier evaluación de la finalidad de las investigaciones aeronáuticas de la NASA debe basarse en todas las pruebas, incluidos los siguientes hechos[323]:

- El estatuto por el que se rige la NASA le encomienda que trabaje en pro de "la ampliación de los conocimientos humanos sobre la tierra y sobre los fenómenos que tienen lugar en la atmósfera y el espacio".

- Los propios ingenieros de Airbus reconocen que las investigaciones de la NASA tienen "un valor genérico y académico" para Airbus.[324]

- La NASA compra servicios de investigación a una gran variedad de entidades que forman parte de una gran variedad de ramas de producción.[325]

- De hecho, los funcionarios de la NASA citados por las Comunidades Europeas han manifestado su deseo de difundir los conocimientos de la NASA no sólo a los fabricantes de aeronaves estadounidenses, sino a usuarios de aeronaves de todo el mundo.[326]

- La NASA mantiene la mayor biblioteca abierta de investigación aeronáutica del mundo, a disposición de científicos de todo el mundo, que pueden obtener documentos con poco o ningún costo.[327]

- La NASA insiste en que *toda* la investigación que financia se difunde ampliamente.[328] Como consecuencia de ello, los informes científicos financiados por programas de la NASA se publican tan pronto como satisfacen los criterios de publicación, durante el desarrollo del programa y posteriormente.[329]

- Científicos de todo el mundo tienen acceso a informes de la NASA y citan esos informes, incluidas las publicaciones generadas por Boeing en el marco de los programas impugnados por las Comunidades Europeas, lo que demuestra que los conocimientos generados por la NASA proporcionan unas bases que todos -Airbus

[323] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 324, párrafo 51.

[324] Declaración de Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke y Dominik Wacht, CE - Prueba documental 1175, párrafo 72.

[325] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 159, párrafo 148.

[326] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 41.

[327] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 209; y declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafos 19, 56 y 63.

[328] Esto es cierto incluso por lo que respecta a las pocas investigaciones protegidas por cláusulas limitativas de la divulgación temprana, como observan los Estados Unidos *infra* en sus observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 325.

[329] El Proyecto de Diseño de Ala Integrada ("IWD"), que las Comunidades Europeas tratan como un beneficio exclusivo para Boeing, dio lugar a la publicación de 67 artículos, que se citaron 369 veces, incluidas 40 citas en Europa. Ese Proyecto sólo era un elemento del Programa, más amplio, sobre tecnología subsónica avanzada ("AST"). Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 67; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 23, párrafo 73; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 186, párrafo 208; y *List of publications based on work performed in the Integrated Wing Design (IWD) Project*, Estados Unidos - Prueba documental 1140 (revisada).

incluida- pueden aprovechar.[330] Esta información no existiría en la esfera pública si la NASA no financiara las investigaciones y publicara los resultados.

- Un grupo aún más amplio de industrias participan en conferencias de la NASA, asesoran a la NASA y forman parte de sus programas.[331]

4.184 Los Estados Unidos observan que los intentos de las Comunidades Europeas de restar importancia a los resultados de los contratos de investigación, afirmando que "ni que decir tiene que ninguna entidad comercial jamás pagaría a otra entidad para realizar investigación y desarrollo principalmente en beneficio de la otra entidad, recibiendo únicamente a cambio informes de investigación nominales para su divulgación al público y derechos de licencia que nunca prevé utilizar". Los Estados Unidos aducen que cada uno de los elementos de esa afirmación es erróneo.[332] En primer lugar, los Estados Unidos sostienen que los informes de investigación no son "nominales". El servidor de la NASA contiene miles de informes generados por científicos de la NASA y empleados de Boeing y otras empresas que trabajan conforme a contratos con sus empleadores. Esto representa una inmensa base de datos de conocimientos para la comunidad mundial de investigación aeronáutica. En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba de que el Gobierno de los Estados Unidos "nunca prevé utilizar" los derechos de licencia y patente adquiridos en virtud de los contratos de investigación. Los derechos en cuestión son derechos gubernamentales, por lo que Boeing no podría cobrar a ningún organismo del Gobierno de los Estados Unidos, incluidos la FAA, el DOD o la propia NASA, por el uso en posteriores investigaciones de cualesquiera patentes o derechos de uso de datos generados en el marco de uno de los contratos de investigación. En tercer lugar, según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba de que la investigación y desarrollo realizados a solicitud de la NASA obren "principalmente en beneficio de {Boeing}". De hecho, las investigaciones impugnadas por las Comunidades Europeas obran en interés del público en general, incluidos los usuarios públicos de transporte aéreo, las líneas aéreas y la comunidad académica, así como la industria aeronáutica, con inclusión de los proveedores de componentes de aeronaves y la propia Airbus. Finalmente, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han justificado su afirmación de que una entidad comercial nunca pagaría a otra entidad por la prestación de servicios que también benefician a esa otra entidad. Es habitual que las transacciones comerciales beneficien a ambas partes.[333]

4.185 En definitiva, los Estados Unidos mantienen que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de una contribución financiera. Las Comunidades Europeas recurren a aseveraciones retóricas, y no a pruebas, para justificar su afirmación de que los contratos de investigación de la NASA con Boeing eran en realidad donaciones, y en consecuencia no han cumplido sus obligaciones probatorias. Los Estados Unidos sostienen que esto no se debe a que los Estados Unidos estén ocultando pruebas, como alegan las Comunidades Europeas. Afirman que proporcionaron copias de todos los contratos pertinentes como parte del procedimiento del Anexo V en la diferencia DS317, y que la NASA proporcionó directamente a las Comunidades Europeas varios contratos en respuesta a solicitudes formuladas con arreglo a la Ley de Libertad de Información de los Estados Unidos. Antes bien, como han mostrado los Estados Unidos, las pruebas demuestran que

---

[330] *List of publications based on work performed in the Integrated Wing Design (IWD) Project*, Estados Unidos - Prueba documental 1140 (revisada). Los contratos de la NASA sólo con Boeing en el marco de los ocho programas impugnados produjeron 291 informes científicos publicados, que se citaron en 1.036 veces, entre ellas 250 veces en Europa. *Reports and articles published by Boeing/McDonnell personnel pursuant to aeronautics research contracts*, Estados Unidos - Prueba documental 1253.

[331] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 193; *Membership of the NASA Advisory Council*, 1997-2007, Estados Unidos - Prueba documental 143; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 64, nota 102.

[332] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 27.

[333] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 28.

esos pagos no eran donaciones, sino pagos por compras de servicios, un tipo de transacción que no es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Así pues, las Comunidades Europeas no han satisfecho sus obligaciones probatorias, y los Estados Unidos han refutado plenamente los argumentos injustificados de las Comunidades Europeas.[334]

4.186 Los Estados Unidos aducen asimismo que la afirmación de las Comunidades Europeas sobre el beneficio asociado a las transacciones NASA-Boeing carece de fundamento. Observan que las afirmaciones de las Comunidades Europeas de que los pagos de la NASA otorgaron un beneficio a Boeing tienen el mismo fundamento que sus argumentos relativos a la existencia de una contribución financiera, a saber, que la NASA no recibió nada a cambio del dinero que pagó. Esto, según los Estados Unidos, es manifiestamente incorrecto. En su primera comunicación escrita y en su declaración oral, los Estados Unidos han demostrado que su Gobierno recibe un valor proporcional a cambio del dinero que la NASA paga a Boeing. Los Estados Unidos reciben el trabajo de científicos e ingenieros de Boeing que obra en pro de los objetivos del Gobierno estadounidense. Los Estados Unidos pueden divulgar, y divulgan, los conocimientos que generan en beneficio del público en general. Al comprar esas investigaciones, el Gobierno recibe derechos de propiedad intelectual con respecto a las invenciones y los datos que de otro modo no poseería.[335]

4.187 En síntesis, los Estados Unidos sostienen que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no son contribuciones financieras. Los contratos de la NASA con Boeing crean un gran volumen de investigación aeronáutica para uso público, incluida la mejora de la seguridad del transporte aéreo y la ampliación de la capacidad del sistema de control del tráfico aéreo. Esto obra claramente en beneficio del objetivo de la NASA de desarrollar y difundir conocimientos aeronáuticos. Así pues, no hay fundamento alguno para la afirmación de las Comunidades Europeas de que estos contratos son una "impostura" que encubre una "donación" o una "transferencia directa" a Boeing.[336] Los Estados Unidos sostienen asimismo que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no otorgan un beneficio. La NASA investiga cuestiones aeronáuticas y divulga los resultados de sus esfuerzos. Los contratos con Boeing obran en beneficio de ese objetivo, y las Comunidades Europeas no han demostrado lo contrario. Por tanto, su único argumento relativo al beneficio, a saber, que la NASA no recibe nada a cambio del dinero que paga a Boeing para realizar investigaciones, no está respaldado por las pruebas.[337]

4.188 En lo tocante a la magnitud de la ayuda de la NASA para investigación y desarrollo, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas, haciendo caso omiso del amplio alcance de las investigaciones aeronáuticas de la NASA, exageraron mucho -9 ó 10 veces- la cantidad que la NASA pagó por contratos de investigación aeronáutica con Boeing.[338] Las Comunidades Europeas afirman que la NASA pagó a Boeing 10.400 millones de dólares en "donaciones", pero según los Estados Unidos la cuantía real pagada por la NASA a Boeing fue inferior a 750 millones de dólares. Más importante aún, las Comunidades Europeas no tuvieron en cuenta que Boeing no recibió esos fondos a título de "donación". Los Estados Unidos aducen que constituían una compra por la NASA de servicios de investigación realizados con diversas finalidades públicas. Dado que la compra de un

[334] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 23.
[335] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 26.
[336] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.
[337] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.
[338] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 18. Véase también el resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3. Además, las Comunidades Europeas exageran mucho el valor de cualesquiera pagos de la NASA a Boeing.

servicio no es una contribución financiera, estos pagos de la NASA por servicios de investigación no son una contribución financiera, y en consecuencia no son subvenciones recurribles.[339]

4.189 En este contexto, los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas calculan el valor de los pagos a Boeing igualando el supuesto suministro de bienes y servicios a Boeing con el presupuesto de explotación de la NASA. En otras palabras, según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas afirman que el costo para la NASA del pago a sus empleados y el desarrollo de sus operaciones era en la realidad un servicio prestado a Boeing. Los Estados Unidos rechazan esa afirmación y aducen que el Gobierno no proporciona nada a Boeing cuando los científicos e ingenieros de la NASA hacen lo que hacen todos los días, como encender la luz de sus oficinas, viajar a conferencias internacionales, ir al médico utilizando sus seguros médicos federales y cobrar pensiones cuando se retiran, o cualquiera de las otras actividades que desempeñan para alcanzar los objetivos de la NASA.[340]

4.190 Los Estados Unidos también aducen que las Comunidades Europeas no han justificado su cálculo de la cuantía de la contribución financiera. Más concretamente, aducen que las Comunidades Europeas, en paralelo con su análisis de la subvención, tratan de estimar el valor de los pagos de la NASA a Boeing para investigación que a su juicio constituyen una contribución financiera, en su opinión idéntica a la magnitud del supuesto beneficio. En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos demostraron que este cálculo no era válido porque se basaba en varias presuposiciones erróneas, entre ellas que el valor de los contratos de la NASA con Boeing para investigación aeronáutica era proporcional a la participación de la empresa en la producción de aviación civil estadounidense, y que una parte de los gastos de la NASA para sufragar sus propios sueldos y otros costos eran una donación a Boeing. Los Estados Unidos sostienen que no hay pruebas que respalden esas presuposiciones, y añaden que las Comunidades Europeas no citaron ninguna en su comunicación escrita. Esos errores llevaron a las Comunidades Europeas a estimar que los pagos de la NASA a Boeing se cifraban en 7.300 millones de dólares, cuando la cifra real era inferior a 750 millones de dólares.[341]

4.191 Los Estados Unidos aducen que la declaración oral de las Comunidades Europeas simplemente reitera la alegación de que los consultores de las Comunidades Europeas habían "examinado meticulosamente los presupuestos de la NASA para extrapolar la financiación proporcionada a la rama de producción de aeronaves civiles de los Estados Unidos para investigación y desarrollo relacionados con LCA ... y asignado esa financiación a la división de LCA de Boeing sobre la base de su participación en la rama de producción de aeronaves civiles estadounidense". Según los Estados Unidos, esa declaración sólo sirve para demostrar uno de los errores fundamentales de las estimaciones de las Comunidades Europeas, a saber, que éstas presuponen que la NASA asigna la financiación a la división de LCA de Boeing sobre la base de su participación en la rama de producción de aeronaves civiles estadounidense. Nada justifica esa aseveración. Los Estados Unidos sostienen además que los propios datos que los consultores de las Comunidades Europeas "examinaron meticulosamente" también demuestran el error de su suposición subyacente: la NASA no asignó su financiación de conformidad con la cuota de mercado, y las cantidades que las Comunidades Europeas afirman que gastó en contratos de investigación aeronáutica con Boeing son superiores a la cantidad total gastada por la NASA para investigación aeronáutica, lo que es una imposibilidad matemática. Por último, los Estados Unidos aducen que proporcionaron datos de los registros de desembolsos de la NASA que indicaban que el valor de los contratos del organismo con Boeing era muy inferior a lo que alegaban los consultores de las Comunidades Europeas.[342]

---

[339] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 18.
[340] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 23.
[341] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 29.
[342] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 30.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.192 En su declaración oral, los Estados Unidos, refiriéndose al valor de los contratos de investigación de la NASA con Boeing y a cualesquiera instalaciones, equipos y personal proporcionados a Boeing, sugieren que, dado que la cuestión concierne al mundo de la ciencia, es útil pensar en términos hipotéticos. Un científico que examina una cuestión utiliza datos conocidos, estructura una hipótesis sobre la manera en que el mundo funcionaría sobre la base de esos datos, y después pone a prueba la hipótesis.[343] Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas han presentado una hipótesis sobre la cantidad de dinero que la NASA pagó a Boeing por servicios de investigación y desarrollo, es decir, que pueden determinar esa cantidad de manera fiable basándose en un planteamiento "descendente". Los datos que se proponen utilizar son los presupuestos conocidos de la NASA para los programas en cuestión y los presupuestos conocidos de la NASA para personal e instalaciones. Su hipótesis es que pueden derivar la cuantía que la NASA gastó en investigación relacionada con cuestiones distintas de los motores y suponer que, de ese presupuesto, la NASA pagó a Boeing una cantidad igual a la participación de Boeing en la producción estadounidense de productos de aeronáutica civil. Los Estados Unidos sostienen que esto resulta en la atribución a Boeing de aproximadamente un 80 por ciento del presupuesto de la NASA no dedicado a motores.[344]

4.193 Para poner a prueba esa hipótesis, los Estados Unidos proponen que se examinen otras pruebas. Por ejemplo, los datos de la NASA sobre la totalidad de sus contratos demuestran que el organismo no paga a Boeing una cantidad igual a su participación en la producción estadounidense. Los mismos datos demuestran que la NASA paga una parte significativa de su presupuesto a universidades y contratistas distintos de Boeing. En síntesis, los Estados Unidos aducen que la hipótesis de las Comunidades Europeas cae por su propio peso.[345] Esto debería suponer el final del análisis. Como las Comunidades Europeas son la parte reclamante, la carga de la prueba sobre esta cuestión recae sobre ellas. Al presentar un análisis que, como se puede demostrar, es incorrecto, no han satisfecho sus obligaciones probatorias.[346]

4.194 Los Estados Unidos sostienen que han ido un paso más allá, y que para proporcionar al Grupo Especial la información más exacta sobre los fondos pagados a Boeing, han realizado su propia estimación. Con ese fin, los Estados Unidos han utilizado el sistema interno de la NASA para registrar pagos a contratistas de la NASA, entre ellos Boeing. Seguidamente, la NASA identificó los contratos en virtud de los cuales hizo pagos a Boeing por investigación en el marco de esos programas, y registró la cuantía que había pagado a Boeing en virtud de esos contratos.[347] Los Estados Unidos explican seguidamente que la NASA lo hizo consultando sus expedientes y pidiendo a personas familiarizadas con los nueve programas en cuestión que identificaran contratos adjudicados a Boeing en el marco de esos programas. Basándose en su sistema de pago, determinó cuánto se había pagado a Boeing, y comunicó esa cuantía al Grupo Especial. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han presentado nada que ponga en entredicho ese resultado. Lo único que han hecho es identificar un pequeño número de contratos, de un valor relativamente pequeño, que a su juicio la NASA pasó por alto. Los Estados Unidos están actualmente comprobando las alegaciones de las Comunidades Europeas. Destacan, no obstante, que aun en el caso de que las Comunidades Europeas tuvieran razón, ello no resultaría en un cambio significativo

[343] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.
[344] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.
[345] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.
[346] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.
[347] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.

en el resultado; el margen de error sería de unos pocos puntos porcentuales. Esta pequeña diferencia sólo sirve para confirmar que el proceso de la NASA es sustancialmente exacto.[348]

4.195 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas afirmaron que la diferencia entre la elevada cifra "descendente" de las Comunidades Europeas y la cifra de la NASA basada en pagos efectivos a Boeing daba motivos para poner en entredicho la exactitud del proceso de la NASA. Según los Estados Unidos, lo crucial aquí es que la enorme cifra de las Comunidades Europeas se basa en una presuposición demostrablemente incorrecta sobre la manera en que la NASA gasta su dinero. Esa cifra no es un punto de referencia válido para evaluar el método de la NASA, ni representa una estimación válida de los pagos de la NASA a Boeing. Tampoco da motivos para creer que el personal de la NASA no identificó en su trabajo algunos pagos significativos a Boeing en el marco de los nueve programas impugnados por las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos añaden que las Comunidades Europeas no han presentado, desde luego, ninguna razón para creer que los Estados Unidos se equivocaron en más de 10.000 millones de dólares por debajo de la cifra real.[349]

4.196 En respuesta a la pregunta 188 del Grupo Especial, en la que se pedía que se explicara cómo podía éste cerciorarse de que la información presentada por los Estados Unidos con respecto a "todos los contratos y acuerdos pertinentes entre la NASA y Boeing MD" era "exacta y completa", los Estados Unidos presentaron un proceso de verificación. Ese proceso demostraba que aun en el caso de que todos los datos controvertidos, incluido el trato de las aeronaves de rotor como algo relacionado con grandes aeronaves civiles, se resolvieran en favor de las Comunidades Europeas, el valor de los contratos de la NASA con Boeing financiados en virtud de los programas impugnados fue *como máximo* de 775 millones de dólares desde 1989 hasta 2006. Además, el expediente del Grupo Especial contiene copias de la mayoría de los contratos que generaron esos desembolsos, que documentan la naturaleza de las investigaciones realizadas y la financiación asignada para realizarlas.[350]

4.197 Aunque el Grupo Especial decida rechazar todos los juicios objetivos y prudentes de la NASA por lo que respecta a los contratos adjudicados a Boeing por los centros aeronáuticos no comprendidos en las alegaciones de las Comunidades Europeas, lo cierto es que todos los contratos con Boeing financiados por los programas impugnados alcanzaron como máximo un valor de 1.050 millones de dólares. Esa cifra representa el valor total de todos los contratos adjudicados a Boeing por los cuatro centros durante el período pertinente, incluidos los relacionados con investigaciones no comprendidas en la alegación de las Comunidades Europeas. Este valor total de todos los contratos con los cuatro centros aeronáuticos confirma la posición fundamental que los Estados Unidos han mantenido desde su primera comunicación escrita, a saber, que la financiación por la NASA de contratos directos con Boeing representa una parte muy pequeña de la cantidad total que las Comunidades Europeas atribuyen a Boeing como "financiación" en el marco de los programas impugnados. Las Comunidades Europeas no han presentado pruebas ni argumentos que pudieran justificar que el resto de la financiación de contratos en el marco de los programas impugnados -toda la cual fue para contratistas no relacionados con Boeing y empleados de la NASA- se tratara como una subvención a Boeing.

4.198 Los Estados Unidos explican también que hasta el momento se han centrado en los pagos para investigación, porque entendieron que éstos eran el principal objetivo de la alegación de las Comunidades Europeas. Observan que en recientes comunicaciones las Comunidades Europeas han empezado a atribuir más importancia a las disposiciones sobre instalaciones, equipos y empleados establecidas en los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. En respuesta, los Estados Unidos

[348] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.

[349] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.

[350] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 341, párrafo 84.

afirman que proporcionaron al Grupo Especial más información sobre los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio y el valor de los esfuerzos de la NASA en aplicación de esos acuerdos. Sostienen que esas pruebas, basadas en datos reales del organismo y no en suposiciones, demuestran que el suministro de instalaciones, equipos y empleados no es significativo en comparación con el valor de los contratos, y representa menos del 2 por ciento de la cifra de 10.000 millones de dólares que las Comunidades Europeas atribuyen a los programas de la NASA.[351]

4.199 A pesar de las muchas objeciones de los Estados Unidos a un método que trata las instalaciones, equipos y empleados de la NASA como si prestaran servicios a empresas privadas, su respuesta a la pregunta 175 tenía por objeto ayudar al Grupo Especial a valorar las instalaciones, equipos y empleados relacionados con contratos si a pesar de todo constataba que se "proporcionaron" a contratistas en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y otorgaron un beneficio. Los Estados Unidos sugieren que si el Grupo Especial considerara que una clase de personal de la NASA y otros gastos era en realidad un bien o servicio proporcionado a contratistas, podría determinar la participación atribuible a Boeing basándose en la participación del 10,4 por ciento de la empresa en el valor total de los contratos de investigación aeronáutica de la NASA en el período 1989-2006.[352] Como este planteamiento se basa en datos reales sobre los gastos de la NASA, permitiría estimar la participación de Boeing en cualesquiera costos de la NASA de manera más exacta que el planteamiento de las Comunidades Europeas basado en la participación de Boeing en las ventas de aeronaves civiles y sus partes.[353]

4.200 Adicionalmente, en respuesta a la afirmación de las Comunidades Europeas de que no están impugnando "los contratos de investigación y desarrollo de la NASA relacionados con 'la gestión del tráfico aéreo y la seguridad del tráfico aéreo' y 'la manera de modificar los pasillos de vuelo de las aeronaves para reducir' el consumo de combustible", los Estados Unidos observan que, de hecho, esas cuestiones fueron parte de las investigaciones realizadas en el marco de los programas identificados por las Comunidades Europeas. Consideran, por tanto, que éstas están impugnando ese tipo de investigaciones.[354]

4.201 En síntesis, los argumentos de los Estados Unidos relativos a la magnitud de los programas de investigación y desarrollo de la NASA son los siguientes. Los Estados Unidos han presentado amplias pruebas de que el valor de los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing es inferior a 750 millones de dólares. En contraste, las Comunidades Europeas han basado su ingente cifra estimada en una sola cosa, a saber, sus propios cálculos. Los Estados Unidos destacan tres de las muchas deficiencias de que a su juicio adolecen esos cálculos. Primero, todas las estimaciones de las Comunidades Europeas se basan en la premisa de que la NASA proporciona contratos de investigación e instalaciones, equipos y empleados a Boeing en proporción a la participación de Boeing en la producción estadounidense de aeronaves civiles. Sin embargo, todas las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí indican otra cosa. Segundo, las Comunidades Europeas no han hecho nada para ajustar sus cálculos en respuesta a las pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre lo que gastó realmente la NASA y lo que realmente proporcionaron los contratos. Tercero, las estimaciones de las Comunidades Europeas incluyen el valor de investigaciones que incluso ellas reconocen debe descartarse, como las relativas a la gestión del tráfico aéreo. En cuanto al supuesto suministro de instalaciones, equipos y empleados, la NASA ha examinado sus registros electrónicos y determinado valores estimados para gran parte de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados en aplicación de los SAA no reembolsables o parcialmente reembolsables sobre los

[351] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.

[352] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352, párrafo 170.

[353] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352, párrafo 172.

[354] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 1.

que no se disponía de esa información en forma impresa. Esos datos indican que el valor de esos acuerdos fue de aproximadamente 83 millones de dólares, y no la gran cuantía sugerida por las Comunidades Europeas.[355]

DOD

Programa RDT&E del DOD

4.202 Los Estados Unidos sostienen que el DOD de los Estados Unidos realiza actividades de investigación, desarrollo, prueba y evaluación para desarrollar armas y otros sistemas que aumenten su capacidad de proteger la seguridad nacional de los Estados Unidos. El personal del DOD realiza por sí mismo muchas de esas actividades en las muchas instalaciones de investigación del DOD. Los Estados Unidos añaden que el DOD también suscribe contratos con fabricantes privados, laboratorios de investigación privados y universidades para realizar investigaciones sobre temas que interesan al Departamento. Uno de esos contratistas es Integrated Defense Systems ("IDS"), la división de Boeing, que está a cargo de los contratos con fines militares. La División de Aeronaves Comerciales de Boeing (BCA), que es la división de Boeing que produce grandes aeronaves civiles, no es parte en esos contratos RDT&E.[356]

4.203 Según los Estados Unidos, el argumento de las Comunidades Europeas de que estos contratos con IDS para investigación militar de hecho otorgan beneficios a la producción de grandes aeronaves civiles por la BCA se apoya en dos aseveraciones injustificadas (e incorrectas): i) que "la financiación del DOD para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con LCA mediante lo que llaman 'contratos' ... representa en realidad donaciones a Boeing/MD para gastos de investigación y desarrollo relacionados con LCA"[357]; y ii) que "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio de esa financiación RDT&E".[358] Esta manera de formular la alegación crea una medida ficticia, a saber, la financiación por el DOD de investigaciones para "doble uso" que "no proporcionaron nada a cambio" al Gobierno de los Estados Unidos.[359] No existe, ni ha existido, tal programa. Los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas utilizan esa ficción para huir de la realidad, lo que tiene consecuencias letales para sus alegaciones:

a) El DOD contrata con IDS para la realización de investigaciones militares explícitas que interesan al DOD y obran en favor de los objetivos de defensa nacional de los Estados Unidos, generalmente para diseñar armas más avanzadas u otros sistemas de defensa o para reducir el costo de esos sistemas.

b) El DOD encomienda a los científicos de Boeing que realicen trabajos definidos por el DOD, recibe voluminosos datos e informes científicos sobre el resultado de esos trabajos, y obtiene el derecho a transmitir los resultados de la investigación a cualquier otra empresa para su utilización en cualquier proyecto gubernamental.

c) La remuneración del DOD a Boeing para esta investigación contratada está sujeta a un detallado régimen jurídico y a una auditoría y control gubernamentales rigurosos para velar por que el Gobierno no pague más de lo debido por los servicios recibidos.

---

[355] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 11.

[356] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 8.

[357] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 9, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457.

[358] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 10, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 765.

[359] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 11, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 766.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En síntesis, los Estados Unidos sostienen que el DOD, en el marco de los contratos en litigio, compra servicios de investigación y desarrollo, y lo hace por un precio basado en el mercado. Con arreglo al Acuerdo SMC, la compra de servicios por el Gobierno no es una contribución financiera. Aun suponiendo, a efectos de argumentación, que la compra de servicios fuera una contribución financiera, las Comunidades Europeas no pueden presentar ninguna prueba de que el Gobierno de los Estados Unidos haya pagado por esos servicios una remuneración superior a la adecuada. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que no hay ninguna subvención.[360]

4.204 Los Estados Unidos destacan que las Comunidades Europeas tratan de eludir estos problemas fundamentales, e insuperables, llamando "donaciones" a los pagos contractuales en litigio. Sin embargo, al negarse a afrontar la realidad de los pagos gubernamentales en litigio, las Comunidades Europeas no pueden acreditar una presunción *prima facie* de que las medidas satisfacen los tres criterios que caracterizan a una subvención recurrible: contribución financiera, beneficio y especificidad.[361] Por tanto, las extensas alegaciones de las Comunidades Europeas sobre la denominada transferencia de tecnología o conocimientos de "doble uso" no vienen al caso, ya que no pueden crear, y no crean, una subvención sobre la base de transacciones subyacentes que no otorgan a Boeing una contribución financiera ni un beneficio. En cualquier caso, según los Estados Unidos las alegaciones de "doble uso" de las Comunidades Europeas son rechazables incluso en sus propios términos; se basan en la falsa premisa de que la investigación militar del DOD tiene por objeto ayudar al sector civil, pasan por alto las graves limitaciones tecnológicas y jurídicas impuestas al uso de tecnología militar para aeronaves civiles, y atribuyen a Boeing un uso de "conocimientos" de origen militar que es incompatible con la práctica de la propia Boeing y con la legislación estadounidense.[362]

4.205 Los Estados Unidos detallan, en primer lugar, lo que a su juicio constituye la falsa premisa del argumento de las Comunidades Europeas: efectivamente, en el pasado el DOD ha financiado algunas investigaciones sobre tecnologías de "doble uso". Sin embargo, las Comunidades Europeas describen erróneamente la naturaleza de los programas. El "doble uso" supone, desde la perspectiva del DOD, el aprovechamiento de tecnología comercial para fines militares. El diseño y objetivo expresos no son transferir recursos al sector civil, sino más bien transferir recursos del sector civil al sector militar. Así pues, según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han entendido al revés este flujo.[363]

4.206 En segundo lugar, los Estados Unidos hacen referencia a las realidades tecnológicas que afectan al argumento de las Comunidades Europeas: estas últimas pasan por alto diferencias tecnológicas fundamentales entre las misiones y exigencias militares y civiles, es decir, que el DOD compra investigación para desempeñar funciones militares, que difieren en aspectos importantes de las necesidades de las aeronaves comerciales. Señalan que las aeronaves militares sólo transportan pilotos o soldados (aunque cada vez están menos tripuladas), a menudo vuelan a velocidades supersónicas, deben evitar el radar, sobrevivir a perforaciones por balas y aterrizar en desiertos rocosos o espesas junglas, además de lanzar paracaidistas y/o carga. En contraste, las aeronaves civiles transportan pasajeros comerciales (incluidos pasajeros de primera clase, muy exigentes y que generan elevados ingresos), sólo vuelan a velocidades subsónicas, tienen que poderse ver en el radar, y aterrizan en pistas de nodos aeroportuarios con mucho tráfico. Las tecnologías que permiten a las aeronaves militares cumplir su misión son costosas -e innecesarias- para una aeronave comercial. Así pues, incluso cosas que son "posiblemente" o "teóricamente" útiles para grandes aeronaves civiles no

[360] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 9.
[361] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 10.
[362] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 11.
[363] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 12.

son algo que los diseñadores de aeronaves o los clientes de aeronaves consideren comercialmente viable o factible.[364]

4.207 En tercer lugar, los Estados Unidos hacen hincapié en las limitaciones jurídicas que socavan el argumento de las Comunidades Europeas: dado su carácter militar, las tecnologías desarrolladas en el marco de un contrato del DOD generalmente se incluirán en la Lista de Municiones de los Estados Unidos, lo que da lugar a la imposición, en virtud del ITAR, de estrictos controles de la exportación y la transferencia de cualesquiera artículos de defensa y datos técnicos relacionados con dichos artículos. Los Estados Unidos afirman que en la práctica esas restricciones hacen imposible utilizar tecnologías controladas en grandes aeronaves civiles, porque las aeronaves, por su propia naturaleza, pueden volar a cualquier parte, incluidos países a los que con arreglo a las leyes, los reglamentos o la política estadounidenses no se puede dar acceso a artículos de defensa y datos técnicos de los Estados Unidos. Como consecuencia de ello, Boeing tiene por política excluir el uso de datos técnicos y artículos controlados en virtud del ITAR en sus grandes aeronaves civiles, y ha elaborado rigurosos procedimientos internos para asegurarse de que tal cosa no suceda. Los Estados Unidos sostienen que Boeing aplicó esa política al 787, la aeronave que las Comunidades Europeas alegan recibió más ayuda mediante actividades RDT&E del DOD, para asegurarse de que sólo incorporase tecnologías de un origen civil demostrado.[365]

4.208 Los Estados Unidos mantienen además que aun en el caso de que las Comunidades Europeas hubieran logrado demostrar que los conocimientos adquiridos por Boeing durante la ejecución de un contrato con el DOD podrían tener un uso civil, ese uso no satisfaría ninguno de los criterios necesarios para constatar la existencia de una subvención. No hay una contribución financiera. Tampoco hay un beneficio. Los Estados Unidos consideran que la existencia de sinergias de conocimiento entre distintas unidades comerciales de una empresa no otorga un beneficio. Ese conocimiento, como cualquier otra experiencia adquirida por una entidad comercial en el curso de sus actividades, es parte normal de las relaciones comerciales.[366]

4.209 En respuesta a la declaración de las Comunidades Europeas de que sólo están interesadas en "la parte de la ayuda RDT&E del DOD que beneficia a la división comercial de Boeing", los Estados Unidos destacan que las Comunidades Europeas han reconocido que todos los proyectos de investigación del DOD, incluso los denominados proyectos de "doble uso", tienen una finalidad militar. Como explicó el Almirante Ginman, el DOD sólo paga por esa finalidad militar. Los Estados Unidos afirman que una vez que se tiene en cuenta esa finalidad militar, no hay ninguna "parte" de la ayuda RDT&E del DOD que pueda asignarse a usos civiles.[367]

4.210 Los Estados Unidos afirman que no es cierto que el DOD, al pagar a Boeing para la realización de investigaciones, no obtuvo nada, como alegan las Comunidades Europeas, a cambio de su dinero. De hecho, obtuvo valiosa información y tecnología para fines militares. Los Estados Unidos observan que por un lado las Comunidades Europeas reconocen que así es, pero alegan, en contradicción con las pruebas obrantes en el expediente, que gran parte de la investigación tiene un "doble uso" que favorece la producción por Boeing de grandes aeronaves civiles. En ese contexto, los Estados Unidos recuerdan que el "doble uso" significa la adaptación de tecnologías civiles para uso militar, y no lo contrario, como afirman las Comunidades Europeas. Recuerdan, además, que las investigaciones del DOD se centran en capacidades que no son aplicables a las aeronaves civiles. Por último, aun en el caso de que algunas investigaciones financiadas por el DOD pudieran teóricamente aplicarse a grandes aeronaves civiles, las leyes de control de la exportación de los

[364] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 13.
[365] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 14.
[366] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 15.
[367] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Estados Unidos hacen prácticamente imposible el uso en grandes aeronaves civiles de cualquier tecnología resultante. Así pues, no hay fundamento para concluir que las investigaciones del DOD constituyeron una contribución financiera u otorgaron un beneficio a las grandes aeronaves civiles de Boeing. Los Estados Unidos indican también que las Comunidades Europeas han exagerado mucho la magnitud de los programas que impugnan.[368]

4.211 En sus siguientes comunicaciones escritas, los Estados Unidos mantienen su alegación de que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de una contribución financiera por lo que respecta a la RDT&E del DOD. Sostienen que en su primera comunicación escrita demostraron que todos los contratos del DOD con Boeing tenían un objetivo militar, y que, a cambio de pagos, algunos empleados de Boeing desempeñaron trabajos de investigación con arreglo a especificaciones gubernamentales y entregaron los resultados al DOD. Los Estados Unidos destacan que las Comunidades Europeas no niegan que el DOD recibió "algún valor" en virtud de esos contratos. En síntesis, según los Estados Unidos, y a pesar de las afirmaciones retóricas de las Comunidades Europeas, éstas se ven obligadas a reconocer que los contratos RDT&E representaron un intercambio de valor entre el DOD y Boeing, lo que haría de ellos una compra. Los Estados Unidos aducen que esto debería poner fin a la indagación, ya que los contratos ponen de manifiesto que lo que el DOD compró fueron servicios RDT&E de Boeing, una transacción que no es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.[369]

4.212 No obstante, a juicio de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas tratan de eludir esa consecuencia afirmando que la finalidad militar es "irrelevante" porque el "objeto de esta diferencia" es "la parte de la ayuda RDT&E del DOD que beneficia a la división comercial de Boeing". Los Estados Unidos sostienen que esa afirmación es errónea a dos niveles. En primer lugar, la teoría de las Comunidades Europeas mezcla dos conceptos que en el Acuerdo SMC se regulan por separado: contribución financiera y beneficio. La identificación de una contribución financiera con arreglo al párrafo 1 a) 1) del artículo 1 depende del tipo de transacción que supuestamente concede una subvención. El que haya o no un beneficio es algo que sólo ha de determinarse después del establecimiento de la existencia de una contribución financiera. Así pues, los Estados Unidos sostienen que la afirmación de las Comunidades Europeas de que determinadas tecnologías derivadas de investigaciones en el marco de algunos contratos tienen aplicaciones civiles es irrelevante por lo que respecta a una determinación, en primer lugar, de si los contratos otorgan una contribución financiera.[370]

4.213 En segundo lugar, los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas están impugnando servicios de investigación y desarrollo de los que a su juicio derivan tecnologías de "doble uso". No están impugnando dos transacciones diferenciadas. Los Estados Unidos consideran que las investigaciones realizadas (y, por lo demás, cualesquiera tecnologías generadas) no pueden dividirse artificialmente en una parte para fines militares y una parte para fines civiles. Aducen, por consiguiente, que las Comunidades Europeas no pueden impugnar ninguna supuesta parte civil del contrato de investigación como algo que el DOD otorga por separado a Boeing, distinto de la parte militar del contrato de investigación, y que el Grupo Especial puede analizar con independencia de su aplicabilidad militar.[371]

4.214 De manera análoga, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de un beneficio. Mantienen que aun en el caso de que el Grupo Especial constatara que los contratos RDT&E dan lugar a una contribución financiera, dichos contratos no

[368] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 2.
[369] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 15.
[370] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 16.
[371] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 17.

otorgan un beneficio, porque Boeing realizó valiosas investigaciones y presentó valiosos resultados al DOD, y el DOD sólo pagó por el trabajo orientado a sus propios objetivos. Así pues, cualquier pago hecho a Boeing no fue más que una remuneración adecuada por lo que Boeing había hecho, lo cual, con arreglo al análisis previsto en el apartado d) del artículo 14, pone de manifiesto que los pagos no otorgaron un beneficio.[372] Las Comunidades Europeas no niegan que el organismo recibió "algún valor" en virtud de esos contratos. Sin embargo, nada dicen de si ese "valor" era inferior a lo que el DOD pagó. Según los Estados Unidos, esto representa en sí mismo un incumplimiento de las obligaciones probatorias de las Comunidades Europeas, y debe dar lugar a que se rechace su afirmación de que existe un beneficio.[373]

4.215 Rechazando la afirmación de las Comunidades Europeas de que la mayor parte del valor de cada contrato representó un "beneficio para la división de LCA de Boeing" porque "en última instancia Boeing utilizó una parte significativa de esos fondos en su propio beneficio", los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas, en su primera comunicación escrita o en su primera declaración oral, no presentaron prueba alguna que justifique esa afirmación. Además, los Estados Unidos presentaron pruebas de que lo contrario es lo cierto. En cada contrato se describe específicamente el objetivo del DOD y se establecen los trabajos que el contratista realizará para alcanzar ese objetivo. Boeing no tiene libertad para cambiar por sí sola esos trabajos. Antes bien, las modificaciones deben ser aprobadas por el DOD, con sujeción a negociaciones y revisiones de la cuantía del pago. Cuando las partes convienen en que el trabajo conlleva algún beneficio para Boeing, el DOD utiliza un instrumento (como un acuerdo de cooperación, otra transacción o un acuerdo de inversión en tecnología) que obliga a Boeing a hacer su propia contribución monetaria al proyecto y no da margen para un beneficio. Los Estados Unidos sostienen que el Gobierno aplica detallados y voluminosos reglamentos destinados a velar por que los contratistas sólo cobren por los gastos relacionados con la ejecución de sus contratos. Así pues, los Estados Unidos sostienen que las pruebas demuestran que el DOD definió los trabajos que Boeing debía realizar y pagó únicamente por lo que Boeing realmente hizo.[374]

4.216 En lo tocante al argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos han hecho "afirmaciones injustificadas" sobre "la repercusión de las licitaciones competitivas", los Estados Unidos responden que no les pareció necesario explicar que es probable que la competencia dé lugar a precios más bajos que reflejen el valor real de la transacción.[375] De hecho, el DOD considera que la competencia beneficia mucho al Gobierno, incluso cuando resulta en contratos del tipo basado en el reembolso de los costos. Entre esos beneficios cabe citar:

a) la participación de todos los ofertantes capaces de satisfacer las necesidades del Gobierno e interesados en hacerlo;

b) la posibilidad de que el DOD recurra a diversos planteamientos innovadores para satisfacer las necesidades del Gobierno; y

c) estimaciones no exageradas de los costos debido a la competencia.

Los Estados Unidos afirman que cuando se adjudican contratos basados en el reembolso de los costos, los procesos de gestión de los contratos del DOD garantizan que éste sólo reembolsará a los contratistas los costos en que han incurrido si satisfacen determinados criterios de atribución,

[372] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 1.
[373] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 18.
[374] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 19.
[375] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

admisibilidad y razonabilidad.[376] En resumen, los Estados Unidos sostienen que la competencia es importante para la eficacia de los trabajos de investigación y desarrollo del DOD.[377]

4.217 Los Estados Unidos aducen seguidamente que las Comunidades Europeas no han establecido que las supuestas subvenciones son específicas. Recuerdan que si el Grupo Especial constata que los contratos RDT&E constituyen una contribución financiera, los Estados Unidos han presentado un argumento conexo de que las subvenciones alegadas por las Comunidades Europeas no son específicas. Las Comunidades Europeas aducen, sin información justificativa, que las "entidades capaces de realizar los tipos de actividades enumerados en los reglamentos del DOD" constituyen un "grupo de entidades o ramas de producción". Sin embargo, los Estados Unidos, en su primera comunicación escrita, demostraron que el DOD suscribe contratos de RDT&E sobre una amplia variedad de temas, con miles de empresas y en un gran número de ramas de producción. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han presentado información ni argumentos que respalden una conclusión de que esta diversidad de empresas y ramas de producción es lo bastante discreta para que pueda considerarse que es "específica".[378]

4.218 Los Estados Unidos aducen asimismo que las Comunidades Europeas no han justificado su cálculo de la cuantía de la supuesta contribución financiera. Observan, además, que las Comunidades Europeas tratan de estimar la cuantía gastada en investigaciones sobre las denominadas "tecnologías de doble uso" que a su juicio constituye una contribución financiera, y tratan esa cuantía como igual a la magnitud del supuesto beneficio. Por tanto, los Estados Unidos sostienen que los cálculos de las Comunidades Europeas son superficiales, contradictorios y contrarios a las pruebas. Más concretamente, los Estados Unidos afirman que las pruebas del "doble uso" se basaban únicamente en simples referencias a términos científicos genéricos que nada indicaban sobre si las investigaciones en cuestión tenían un uso civil, que las pruebas se contradecían entre sí, y que las mismas pruebas en las que las Comunidades Europeas se apoyaban demostraban que el valor estimado de los programas en cuestión se había exagerado como mínimo de cinco a siete veces, y probablemente aún más, y estaba en contradicción con las pruebas de que las investigaciones del DOD sobre "tecnologías de doble uso" tienen por objeto convertir tecnologías civiles a uso militar, y no lo contrario, como alegan las Comunidades Europeas.[379]

4.219 Por último, los Estados Unidos sostienen que las alegaciones de que Boeing "usó" tecnología financiada por el DOD en grandes aeronaves civiles no se han probado, y son irrelevantes por lo que respecta a una constatación de si había o no una contribución financiera, un beneficio, o especificidad. Observan que las Comunidades Europeas han dedicado buena parte de su exposición sobre el programa RDT&E del DOD a afirmaciones de que Boeing "usó" en grandes aeronaves civiles tecnología financiada en virtud de contratos del DOD, y de que Boeing obtuvo "conocimientos, experiencia y confianza" trabajando en proyectos del DOD. Los Estados Unidos aducen que, como señalaron en su primera comunicación escrita, esas afirmaciones son irrelevantes para determinar si los contratos RDT&E constituyen una subvención específica. La aseveración relativa al "uso" de tecnologías del DOD en grandes aeronaves civiles, cuestión a la que los Estados Unidos se referirán de nuevo más adelante, no es cierta. Los Estados Unidos afirman que aunque lo fuera, la existencia de sinergias entre distintas divisiones de una empresa sería algo de naturaleza totalmente comercial. Esas sinergias son una de las principales razones por las que las empresas se combinan con otras empresas. Los Estados Unidos sostienen, además, que el desarrollo de "conocimientos, experiencia y confianza" por empleados (y empresas) es también el resultado de cualquier transacción comercial.

[376] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

[377] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[378] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 20.

[379] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 21.

Por tanto, el hecho de que empleados de Boeing aumentaran su capacidad profesional mientras trabajaban en el marco de contratos del DOD (o las alegaciones de las Comunidades Europeas de que grandes aeronaves civiles utilizaron tecnologías financiadas por el DOD) nada prueba sobre si los contratos eran en sí mismos más ventajosos para Boeing de lo que el mercado podía ofrecer. Los Estados Unidos sostienen que, por el contrario, estos son resultados comerciales completamente normales, y que cuando se dan en relación con un pago que no es por otra razón una subvención, no transforman dicho pago en una subvención.[380]

4.220 En resumen, los Estados Unidos aducen que:

a) Los contratos del DOD no son una contribución financiera. Son compras de servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. La investigación y desarrollo son servicios, y las Comunidades Europeas no lo discuten. El DOD pagó dinero por los servicios, que tenían valor para el DOD, otra afirmación que las Comunidades Europeas no rechazan. Hay, por tanto, una compra de servicios, es decir, un tipo de transacción que no es una contribución financiera a los efectos del Acuerdo SMC.[381]

b) Los contratos del DOD no otorgan un beneficio. Las Comunidades Europeas afirman que "una entidad comercial, y en especial una entidad con el poder en el mercado del DOD, nunca pagaría por costos de investigación y desarrollo que se sabe están también relacionados con un bien distinto del que se compra". Puede demostrarse que esto es falso. Por ejemplo, es normal que los clientes paguen a sus abogados todos los costos de investigación jurídica, aunque saben que el bufete puede después utilizar los resultados de esa investigación para representar a otros clientes sobre cuestiones no relacionadas. Las Comunidades Europeas también pasan por alto el efecto de la competencia entre Boeing y las muchas otras empresas que prestan servicios de RDT&E al DOD. Cuando hay competencia, el hecho de que Boeing obtuviera el contrato significa que el DOD había concluido que la oferta de Boeing era la que mejor satisfacía los criterios establecidos en el pliego de condiciones como base para la adjudicación. En esos casos, aunque el DOD supiera que Boeing podía utilizar comercialmente una tecnología que pudiera derivarse de las investigaciones, sería completamente contrario a la práctica comercial que el DOD optara por una de las ofertas menos valiosas.[382]

c) Magnitud. Las pruebas demuestran que el valor de las investigaciones sobre tecnología supuestamente de doble uso estimado por las Comunidades Europeas es con mucho superior al real. En particular, para dos de las esferas analizadas por las Comunidades Europeas, las estimaciones fueron entre 2 y 8 veces superiores a los valores reales. Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe hacer caso omiso de esa pauta de exageraciones porque las 17 comparaciones representan una "muestra de pequeño tamaño". No obstante, si un análisis demuestra que un método es siempre falso con respecto a un grupo, ampliar el método para que abarque un grupo de contratos mucho mayor no hace que sea correcto.[383]

---

[380] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 22.

[381] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.

[382] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.

[383] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.221 Instalaciones, equipos y empleados del DOD. Cuando el DOD permite que se utilicen sus instalaciones, equipos o empleados para ejecutar un proyecto de RDT&E, no los está "proporcionando" a un contratista. Se los está proporcionando a sí mismo, para la consecución de sus propios objetivos. Así pues, no hay contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Tal vez más importante aún, ningún beneficio asociado con instalaciones y equipos del DOD utilizados en el marco de un contrato de RDT&E puede evaluarse con independencia del contrato, porque esos activos forman parte de la base del intercambio. Un contratista que tiene que proporcionar instalaciones cobrará más que un contratista que tiene acceso a las instalaciones del DOD. Esto influirá en el precio que está dispuesto a aceptar por su trabajo.[384]

DOC

Programa de tecnología avanzada del DOC

4.222 Los Estados Unidos sostienen que la impugnación por las Comunidades Europeas del programa del DOC denominado ATP carece de fundamento, porque el ATP es un programa de base amplia, no específico. El ATP ayuda a una amplia gama de empresas a financiar investigaciones tempranas de alto riesgo y a convertirlas en tecnologías innovadoras que podrían ofrecer recompensas económicas de amplia base a los Estados Unidos en su conjunto. El ATP no financia el desarrollo de productos concretos, sino que apoya tecnologías de habilitación en fase temprana que son esenciales para el desarrollo de nuevos productos, procesos y servicios en diversos campos de aplicación.[385]

4.223 Los Estados Unidos aducen que el ATP ha financiado 768 proyectos en una amplia gama de esferas tecnológicas que abarcan esferas como los productos químicos y los materiales avanzados, la biotecnología, la electrónica, los ordenadores, las comunicaciones, la tecnología de la información y las manufacturas. El ATP no tiene por destinatarios empresas o instituciones específicas que reciben financiación o participan en proyectos; esas entidades participan en el ATP por su propia iniciativa. La selección de proyectos ATP se hace sobre una base competitiva, examinada por entidades del mismo nivel, y está sujeta a criterios de selección establecidos.[386]

4.224 Los Estados Unidos afirman que Boeing participó en ocho proyectos ATP como miembro de un consorcio, y no por sí misma, y recibió financiación en una cuantía que es trivial en comparación con el costo de desarrollar y producir grandes aeronaves civiles. La financiación ATP recibida por Boeing no es una subvención recurrible, porque no era específica para Boeing. El ATP es un programa muy amplio, que ofrece financiación a una gama diversa de industrias y sectores tecnológicos. La legislación en que se basa no limita la admisibilidad a determinadas empresas, lo que significa que no es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos consideran, además, que el ATP tampoco es específico *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2.[387]

4.225 En sus otras comunicaciones, los Estados Unidos mantienen que las Comunidades Europeas no han establecido que alguna supuesta subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aducen que el ATP es específico porque la financiación ATP está limitada a empresas que realizan actividades de investigación sobre "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad". Sin embargo, según los Estados Unidos, esa limitación no equivale a una limitación a un grupo de empresas o ramas de producción en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC. Si la expresión "determinadas

[384] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.
[385] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 32.
[386] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 33.
[387] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 34.

empresas" que figura en el párrafo 1 del artículo 2 abarcara una gama tan amplia de empresas como las que pueden realizar investigaciones sobre "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad", es difícil concebir criterios de admisibilidad para obtener financiación para investigación y desarrollo que un Miembro podría imaginar que no serían específicos. Además, la amplia gama de sectores que han recibido financiación ATP demuestra que el programa no es específico. Concretamente, el ATP ha financiado 768 proyectos que abarcan una gama de sectores que incluye los productos químicos y los materiales avanzados, la biotecnología, la electrónica, los ordenadores y las comunicaciones, la tecnología de la información y varios tipos de manufacturas. Los Estados Unidos sostienen que el ATP, al no ser específico en el sentido del Acuerdo SMC, no es una subvención recurrible.[388]

4.226 En resumen, los Estados Unidos mantienen su argumento de que el ATP del DOC no es una subvención recurrible, porque no es específico. Las Comunidades Europeas alegan que el ATP es específico porque el programa financia "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad". Sin embargo, este "grupo" que las Comunidades Europeas tratan de fabricar es artificial y no tiene fundamento lógico. Además, el ATP está ampliamente disponible en toda la economía de los Estados Unidos y, de hecho, en él ha participado una gama de empresas y ramas de producción extremadamente amplia.[389] En efecto, en el marco del ATP el DOC hace aportaciones a un amplio conjunto de industrias estadounidenses, por lo cual este programa no es específico y no es una subvención recurrible.[390]

ii) Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD

4.227 Tras observar que las Comunidades Europeas afirman que el Gobierno de los Estados Unidos "transfiere" a sus contratistas gubernamentales patentes y derechos de uso de datos, o "renuncia" a ellos, y que esa supuesta transferencia transmite un beneficio específico a Boeing, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas se equivocan en todo cuanto afirman. Explican que con arreglo a la legislación estadounidense un inventor es el titular inicial de los derechos a una invención patentable. Esta norma es aplicable tanto si el inventor concibe independientemente la invención patentable como si lo hace en el marco de un contrato con un asociado privado o en el marco de un contrato con el gobierno. Así pues, lo que hay que determinar por lo que respecta a un contrato gubernamental no es si el gobierno "transferirá" derechos de patente o "renunciará" a ellos, sino qué derechos recibe el gobierno como parte del intercambio de valor en el marco del contrato, y qué derechos conserva el inventor. Dado que los contratos están en sí mismos sujetos a licitaciones competitivas, o a normas de contratación pública destinadas a lograr un resultado equivalente a una licitación competitiva, la asignación de derechos de patente resultante es compatible con consideraciones de mercado. Es más, los Estados Unidos destacan que la asignación definitiva de derechos de patente que las Comunidades Europeas atacan representa, de hecho, la norma general en el marco de la legislación sobre contratos del Gobierno de los Estados Unidos, por lo cual no es específica. En lo tocante a los derechos de uso de datos, los Estados Unidos afirman que el concepto de "renuncia" no es aplicable. Seguidamente aducen que los derechos de uso de datos pueden estar sujetos a licencia, pero que las Comunidades Europeas no han hecho ninguna alegación a este respecto.[391]

4.228 Los Estados Unidos sostienen que el trato que las Comunidades Europeas impugnan sólo tiene lugar cuando una parte privada suscribe un contrato con el Gobierno de los Estados Unidos, y en

[388] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 46.
[389] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 17.
[390] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 7.
[391] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 28.

consecuencia forma parte del arreglo global entre un organismo y su contratista. Con arreglo a la legislación estadounidense, el titular de los derechos de patente es el inventor. Las cláusulas sobre propiedad intelectual en un contrato gubernamental otorgan al gobierno, no al contratista, algunos derechos para usar invenciones o datos concebidos por el contratista durante la ejecución del contrato. Esos derechos forman parte importante de lo que el gobierno obtiene en virtud de sus contratos de investigación y desarrollo. Los derechos retenidos por los contratistas no se conceden gratuitamente, sino que forman parte de una transacción comercial global.[392]

4.229 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas dedican la mayor parte de su análisis a citas selectivas sobre la política subyacente en las normas estadounidenses que rigen la atribución de derechos sobre patentes concebidas por personas que trabajan en el marco de contratos con el gobierno. Reconocen que las Comunidades Europeas tienen razón cuando afirman que hace 30 años la política general de los Estados Unidos consistía en adjudicarse todos los derechos sobre patentes concebidas en el marco de contratos gubernamentales, para después otorgar licencias no exclusivas a cualquier solicitante que deseara utilizar una patente. Reconocen asimismo que las Comunidades Europeas también tienen razón cuando afirman que hace 27 años, como consecuencia de la Ley Bayh-Dole, los Estados Unidos cambiaron su política general para permitir a los contratistas que retuvieran sus derechos de patente, mientras que el gobierno sólo adquiriría los que necesitara. Los derechos del gobierno adoptan la forma de una licencia a utilizar la patente para cualquier "uso gubernamental", lo que incluye el uso de la patente por cualquier contratista del gobierno dedicado a asuntos gubernamentales. La cuestión crucial, a juicio de los Estados Unidos, es que se trataba de una política general, aplicable a cualquier contratista en el marco de cualquier contrato con cualquier organismo. Los Estados Unidos aducen también que con arreglo a los términos del Acuerdo SMC las normas sobre patentes no son específicas.[393]

4.230 Los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas tratan de crear una apariencia de no especificidad observando que la NASA logra ese resultado "renunciando" a derechos de patente que de otro modo recaerían sobre el organismo por aplicación de la ley. (Los Estados Unidos indican que, por razones históricas, el estatuto de la NASA le otorga titularidad plena a las invenciones patentables hechas por un contratista en el marco de un contrato con la NASA.) Sin embargo, las Comunidades Europeas no tienen en cuenta que el proceso de "renuncia" representa simplemente la manera en que la NASA ejecuta la política gubernamental de permitir a los contratistas que retengan derechos a invenciones patentables que han hecho mientras trabajaban en el marco de un contrato gubernamental. El resultado sustantivo es el mismo.[394]

4.231 En respuesta a la alegación de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos aducen primero que la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos del Gobierno de los Estados Unidos no puede analizarse con independencia de los contratos que generan esos derechos. Observan que las Comunidades Europeas intentan tratar la disposición de derechos de propiedad intelectual en virtud de contratos de la NASA y el DOD como actos autónomos -"renuncias" o "transferencias" de esos organismos-, pasando por alto que el trato que impugnan sólo tiene lugar en virtud de un contrato, como parte de un intercambio global de valor entre el gobierno y las partes privadas. Los Estados Unidos aducen que al sacar un elemento -la retención de derechos de patente por la parte privada- del contexto del intercambio global, las Comunidades Europeas tratan de crear la impresión de que el gobierno ha concedido algo a la parte privada gratuitamente, cuando de hecho el gobierno paga por los derechos que obtiene de su contratista.[395]

---

[392] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.

[393] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 29.

[394] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 30.

[395] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 37.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.232 Los Estados Unidos alegan seguidamente que la afirmación de las Comunidades Europeas de que el gobierno transfirió a Boeing derechos de propiedad intelectual invierte lo que realmente ocurrió, a saber, que fue Boeing quien transfirió derechos de propiedad intelectual al gobierno. Más concretamente, los Estados Unidos sostienen que la asignación de derechos de patente en virtud de contratos del gobierno de los Estados Unidos no es en absoluto una contribución financiera, porque no hay nada que el gobierno pueda contribuir; con arreglo a la legislación estadounidense, todos los derechos sobre una patente pertenecen en primera instancia al inventor. Por consiguiente, la única transferencia de derechos en el marco de un contrato gubernamental es la licencia que el contratista otorga al gobierno. Simplemente no hay una transferencia de derechos de patente del gobierno al contratista. Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas, en su declaración oral, no negaron que la regla general de la legislación estadounidense es que el inventor tiene el primer derecho a cualesquiera patentes que inscriba. En lugar de ello, simplemente pasaron por alto esa norma, y se centraron en otras leyes y reglamentos que no explican todos los elementos de la cuestión.[396]

4.233 Además, por lo que respecta al DOD, los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas aducen que la disposición 35 U.S.C. § 202(a) (parte de la Ley Bayh-Dole), tal como se aplica a las medianas y grandes empresas conforme al Memorándum Presidencial de 1983, "dispone que en última instancia es el DOD quien decide quién será el titular de una patente". Los Estados Unidos sostienen que esa declaración es errónea. El Artículo 202(a) establece una norma general (que puede denominarse la norma Bayh-Dole) que asigna expresamente derechos de patente para invenciones hechas en el marco de contratos gubernamentales; el contratista puede seguir siendo titular de la patente, mientras que el gobierno recibe una licencia de "uso gubernamental" para utilizar gratuitamente esas invenciones. Ese criterio es aplicable a todos los contratistas, con independencia de su tamaño o condición, por ejemplo la de universidad u otra entidad sin ánimo de lucro. Así pues, lo que "en última instancia decide" quién es el titular de una patente sobre una invención hecha en el marco de un contrato gubernamental por un empleado de un contratista son las normas sobre adquisición y la legislación general sobre patentes, y no algún organismo.[397]

4.234 En lo tocante a la NASA, los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas citan el artículo 305(a) de la Ley del Espacio, que constituye una excepción a la norma general de la legislación sobre patentes de los Estados Unidos en virtud de la cual una invención es propiedad del inventor o de la persona designada por el inventor, a quien se concede una patente. Como ha resuelto el Tribunal de Apelación en materia de Aduanas y Patentes de los Estados Unidos, "el Artículo 305 trata claramente una invención como propiedad, cuya titularidad corresponde al inventor o a la persona que designe a no ser que la invención se hiciera (concepción o primera aplicación práctica efectiva) en ejecución de un trabajo en el marco de un contrato de la NASA". La excepción establecida en el artículo 305 por lo que respecta a la concesión de una patente al inventor o a la persona que éste designe es limitada, en cuanto que el Administrador de la NASA tiene libertad para no afirmar derechos de patente que pudieran corresponder al Gobierno (o para "renunciar" a ellos). Como se observa en la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, de conformidad con el Memorándum de 1983, la NASA publicó un reglamento en aplicación del cual ha renunciado a sus derechos de patente siempre que un contratista lo ha pedido. Mediante ese mecanismo, la NASA asigna derechos de patente entre el organismo y los contratistas en forma sustancialmente idéntica a lo que hacen el DOD y otros organismos.[398]

4.235 Los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas no han justificado su afirmación de que la asignación de derechos de patente en el marco de contratos con el Gobierno de los Estados Unidos es más ventajosa que la que puede obtenerse en el mercado. Afirman que en su

[396] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 38.
[397] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 39.
[398] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 40.

primera comunicación escrita demostraron que las cláusulas normalizadas que rigen los derechos de patente gubernamentales forman parte de un arreglo en condiciones de plena competencia entre un organismo y un contratista. Las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que sugieran que la transacción no tuvo lugar en condiciones de plena competencia o que era de otro modo incompatible con las prácticas de mercado. Los Estados Unidos sostienen, por consiguiente, que las Comunidades Europeas no han acreditado una presunción *prima facie* de existencia de un beneficio.[399] Por lo demás, tras observar que las Comunidades Europeas, en su declaración oral, mantuvieron que ese trato era "contrario a lo que participantes en el mercado habrían negociado en condiciones de plena competencia conforme a puntos de referencia de mercado pertinentes", los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han justificado esa aseveración.[400]

4.236 Los Estados Unidos discrepan también de la observación de las Comunidades Europeas de que las normas generalmente aplicables para la asignación de derechos de patente en el marco de contratos gubernamentales, al haber sido aplicadas por el DOD y la NASA, son específicas. Sostienen que en su primera comunicación escrita demostraron que la aplicación de la norma Bayh-Dole a contratos gubernamentales no es específica *de jure*, porque el gobierno aplica criterios objetivos para determinar la admisibilidad: si un contrato conlleva trabajos experimentales, de desarrollo o de investigación, que cualquier empresa de cualquier rama de producción puede realizar. De manera análoga, las normas no son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, porque tanto la ley como el Memorándum Presidencial de 1983 hacen ese trato accesible a todos los contratistas de investigación y desarrollo del gobierno, sin limitación a una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción específicas.[401] Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no rechazan ninguna de esas alegaciones. En lugar de ello se limitan a afirmar que, como sólo están impugnando contratos de la NASA y el DOD, las normas Bayh-Dole generalmente aplicables en virtud de la disposición 35 U.S.C. § 202(a) son "irrelevantes por lo que respecta al análisis requerido por el párrafo 1 del artículo 2". El error básico de la teoría de las Comunidades Europeas es que se centra en dos autoridades otorgantes -el DOD y la NASA- sin tener en cuenta las actividades de otros organismos, creando así una apariencia de acceso limitado cuando no lo hay.[402] Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas también alegan que Boeing y los cinco principales contratistas de defensa de los Estados Unidos reciben "cantidades desproporcionadamente grandes" de derechos de propiedad intelectual. El término "desproporcionadamente" sugiere una comparación con algún grupo de mayor tamaño, que tanto los Estados Unidos como las Comunidades Europeas denominan el "grupo de referencia". Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que la comparación adecuada para la desproporcionalidad es la economía estadounidense en su conjunto. Reiteran su opinión, expuesta *supra*, de que la interpretación de la desproporcionalidad propugnada por las Comunidades Europeas es incorrecta desde una perspectiva jurídica.[403]

4.237 Así pues, los Estados Unidos mantienen que la asignación de derechos de patente y derechos de uso de datos forma parte del arreglo entre el gobierno y sus contratistas, generalmente en virtud de un proceso de licitación competitiva. Como han demostrado más arriba, el arreglo dio lugar a la compra de servicios por una remuneración no superior a la adecuada. Suponiendo, a efectos de argumentación, que esa compra pudiera representar una contribución financiera, posición con la que los Estados Unidos no están de acuerdo, la adecuación de la remuneración establece que no hay beneficio alguno.[404]

---

[399] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 41.
[400] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 42.
[401] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 43.
[402] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.
[403] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 45.
[404] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 31.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.238 En resumen, los Estados Unidos sostienen que:

a) No hay contribución financiera. Con arreglo a la legislación estadounidense, los derechos de patente sobre cualquier invención corresponden en primera instancia al inventor. Así pues, hay una cadena de concesiones de esos derechos del inventor al empleador y, posiblemente, del empleador a otras partes. Esto es igualmente aplicable a los contratos gubernamentales, por lo que no hay un "suministro" de derechos de patente por el gobierno al contratista, y en consecuencia no hay contribución financiera.[405]

b) No hay beneficio. Cualquier regulación de los derechos de propiedad intelectual es una condición integrada en un arreglo contractual entre el organismo y Boeing que se negocia en condiciones de plena competencia, por lo general tras una licitación competitiva. La opinión que las Comunidades Europeas tienen de esta situación también es incorrecta. En primer lugar, el Gobierno de los Estados Unidos no permite que el investigador retenga "derechos plenos" a la propiedad intelectual creada; los contratos requieren que el contratista conceda al gobierno gratuitamente una licencia para "uso gubernamental". En segundo lugar, los Estados Unidos han presentado pruebas de que efectivamente algunas empresas comerciales suscriben contratos en virtud de los cuales pagan a otras entidades para que realicen actividades de investigación, y esas entidades retienen derechos a la propiedad intelectual creada. Así pues, las Comunidades Europeas han incumplido en todos sus aspectos su obligación de establecer la existencia de un beneficio.[406]

iii) Programa IR&D/B&P de la NASA y el DOD

4.239 Los Estados Unidos afirman que los reembolsos IR&D y B&P son un mecanismo que la legislación de los Estados Unidos en materia de contratación pública utiliza para asegurarse de que los contratistas del gobierno obtengan lo que los proveedores en el mercado comercial obtienen, a saber, un pago que cubra los costos indirectos de la explotación de su negocio. La IR&D es "independiente" en el sentido de que el contratista realiza la investigación y desarrollo por su cuenta, con independencia de una solicitud del cliente. Es el equivalente militar de las líneas de investigación y desarrollo que tanto Airbus como Boeing incluyen en sus estados financieros por lo que respecta a sus operaciones de aeronaves civiles. Las ofertas y propuestas comprenden los costos en que el contratista incurre al preparar documentos para tratar de hacer negocios con el gobierno. Su equivalente en el sector comercial está en los gastos de venta, que las empresas deducen de los ingresos.[407]

4.240 Los Estados Unidos explican que cuando su Gobierno compra un producto al precio establecido por el mercado comercial, los costos IR&D y B&P no se "reembolsan". Se subsumen en el pago, como en cualquier transacción comercial. No obstante, para muchos bienes o servicios que el gobierno compra no hay un precio comercial establecido. En esos casos el Gobierno de los Estados Unidos puede determinar lo que debe pagar calculando el costo para el proveedor del suministro del bien o servicio y añadiendo una "prima" que permite al proveedor obtener un beneficio. En esos casos, los costos IR&D y B&P asignables al bien o servicio forman parte del cálculo del costo.

[405] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 15.
[406] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.
[407] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 24.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Cuando el gobierno paga por el bien o servicio, parte de su pago "reembolsa" esos costos IR&D y B&P.[408]

4.241 Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que Boeing incluye gastos de su BCA en sus costos IR&D y B&P, y en consecuencia cobra al gobierno costos asociados a grandes aeronaves civiles. Aducen que las Comunidades Europeas no han justificado esa afirmación. Además, si Boeing incurre en costos IR&D o B&P relacionados con actividades que afectan a aeronaves civiles, las normas de contabilidad del gobierno requerirían la asignación de una parte de esos costos a la división de aeronaves civiles (es decir, BCA). El Gobierno de los Estados Unidos sólo reembolsa los costos IR&D y B&P de conformidad con contratos basados en el costo. Los Estados Unidos afirman que la división de aeronaves civiles de Boeing no suscribe ese tipo de contratos, por lo cual no recibe esos reembolsos.[409] En cualquier caso, los Estados Unidos destacan que, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que las normas estadounidenses sobre los costos IR&D y B&P otorgaran un beneficio, dichas normas no son específicas, ya que son aplicables a todos los contratistas con el Gobierno de los Estados Unidos en todos los sectores.[410]

4.242 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han establecido que los reembolsos de costos IR&D o B&P por el DOD o la NASA afectaron a investigaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles. Las Comunidades Europeas no han presentado pruebas creíbles de que la NASA o el DOD realmente incluyeron investigaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles en los reembolsos IR&D y B&P. Los Estados Unidos aducen que la afirmación de las Comunidades Europeas de que los organismos hicieron "contribuciones financieras por valor de 3.100 millones de dólares a la división de LCA de Boeing" se apoya, en lugar de ello, en otra aseveración, la de que hay "varios ejemplos de esas tecnologías de doble uso desarrolladas por Boeing por las que probablemente Boeing recibió un reembolso total o parcial en virtud del programa IR&D/B&P del Gobierno de los Estados Unidos". Esos ejemplos, a su vez, se basan en la conclusión de los consultores de las Comunidades Europeas de que las normas pertinentes permitirían reembolsos IR&D/B&P para investigaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles, y de que Boeing participó en proyectos que habrían reunido las condiciones necesarias si de hecho Boeing hubiera pedido reembolsos.[411] Los Estados Unidos aducen, en respuesta, que en su primera comunicación escrita demostraron que las normas y reglamentos relacionados con reembolsos IR&D y B&P, así como consideraciones de competitividad comercial, impiden a Boeing tratar las investigaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles como gastos IR&D o B&P. De hecho, las normas de contabilidad de Boeing requieren que los gastos de investigación se desglosen en cuentas separadas para investigaciones sobre productos de la División de sistemas de defensa integrados (IDS) exclusivamente, investigaciones sobre productos BCA exclusivamente (es decir, grandes aeronaves civiles), e investigaciones aplicables a productos de varias unidades (la denominada cuenta de "gastos generales de empresas comunes"). Los gastos de cualquier proyecto IR&D de verdadero doble uso se registrarían en la cuenta de empresas comunes, la cual, según Boeing, sólo representaba una cuantía de **[[***]]** en 2003. Después se asignarían a cada segmento (incluida la BCA), y el DOD sólo reembolsaría los costos asignados a IDS, y posteriormente a contratos IDS basados en los costos que se hubieran suscrito con el DOD. Las Comunidades Europeas reconocen que ese trato garantizaría que el DOD no pagara por actividades de investigación y desarrollo independientes de doble uso relacionadas con grandes aeronaves civiles.[412]

4.243 Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas tratan de respaldar su afirmación de que los reembolsos IR&D abarcan costos de investigaciones sobre grandes aeronaves civiles

[408] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 25.
[409] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 26.
[410] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 27.
[411] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 31.
[412] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 32.

indicando que el DOD cambió en 1991 sus normas de admisibilidad IR&D, como consecuencia de lo cual, a tenor de un informe, "ya no se requiere la pertinencia militar". Sin embargo, las Comunidades Europeas se abstuvieron de citar algunas conclusiones cruciales de ese informe. Una de ellas alude al motivo de los cambios:

> "los críticos adujeron que no era necesario disponer de techos IR&D impuestos por el gobierno. A su juicio, los gastos de IR&D se limitarían por sí mismos. Si una empresa empleara demasiado dinero en IR&D ... los gastos generales de la empresa aumentarían, hasta hacerla no competitiva".

Así pues, el objetivo era reducir el control del DOD sobre las decisiones IR&D de los contratistas, y basarse en la competencia para controlar los gastos de IR&D, no permitir que pudieran asignarse reembolsos IR&D a investigaciones sobre asuntos de interés civil. El informe, que se publicó en 1997, también contenía constataciones sobre la manera en que los contratistas reaccionaron a la reforma IR&D. Demuestra que lo que las Comunidades Europeas caracterizan como una "relajación" de los controles del tipo de investigaciones admisibles para proyectos IR&D no tuvo ese efecto. Por el contrario, los contratistas se centraron en investigaciones de interés inmediato para el DOD, descartando proyectos a largo plazo con mayores beneficios potenciales. Los contratistas no aprovecharon la nueva norma para añadir tecnologías de doble uso o no relacionadas con la defensa a sus peticiones de reembolsos IR&D o B&P (como afirman las Comunidades Europeas), sino que "en general están trabajando en las mismas esferas técnicas que antes de los cambios". Así pues, los Estados Unidos sostienen que de hecho la IR&D no sólo está más centrada en proyectos militares, sino también que el valor total de los reembolsos IR&D disminuyó notablemente después de la introducción de la nueva norma en 1992.[413]

4.244 Los Estados Unidos también alegan que los reembolsos IR&D y B&P no otorgan un beneficio, porque reflejan costos incluidos en los precios de mercado que pagan los clientes comerciales. Observan a ese respecto que las Comunidades Europeas, en su declaración oral, no negaron que las empresas normalmente integran en sus precios los costos de investigación y desarrollo y los gastos de venta. Tampoco negaron que los costos IR&D y B&P reflejan esos gastos. En lugar de ello, afirmaron que:

> "una entidad que opera conforme a consideraciones de mercado no aceptaría, y desde luego no buscaría activamente, reembolsar a una empresa costos en que ésta ha incurrido independientemente porque esos costos "aumentan la competitividad industrial de los Estados Unidos o 'fortalecen' la ... base tecnológica de los Estados Unidos".[414]

Esta declaración, según los Estados Unidos, contiene dos falacias. En primer lugar, las Comunidades Europeas exageran la importancia de los objetivos de "aumentar la competitividad industrial" y "fortalecer la base tecnológica". El informe sobre IR&D citado por las Comunidades Europeas indica que los proyectos IR&D están centrados en objetivos más inmediatos y concretos. En segundo lugar, la división de grandes aeronaves civiles de Boeing participa habitualmente en investigaciones que contribuyen a aumentar la competitividad industrial de los Estados Unidos y a fortalecer su base tecnológica. Sus clientes comerciales, tanto estadounidenses como extranjeros, saben que esos costos están comprendidos en el precio que pagan por las grandes aeronaves civiles, y que la división de grandes aeronaves civiles de Boeing no podría seguir desarrollando nuevos productos si no pudiera recuperarlos.[415]

---

[413] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 33.
[414] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 34.
[415] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 35.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.245 Por último, los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que los reembolsos IR&D y B&P son específicos porque quienes aplicaron las normas IR&D y B&P generalmente aplicables fueron el DOD y la NASA. Sostienen que las Comunidades Europeas simplemente afirman, sin explicaciones, que los Estados Unidos "no refutaron" sus argumentos debido a una "comprensión errónea del párrafo 1 a) del artículo 2" y "pasando por alto la cuestión de las autoridades otorgantes". Los Estados Unidos explican el error básico de la teoría de las Comunidades Europeas, a saber, que éstas, al centrarse en dos autoridades otorgantes -el DOD y la NASA- sin tener en cuenta las actividades de otros organismos, tratan de crear una apariencia de acceso limitado cuando no lo hay. A juicio de los Estados Unidos, la aplicación de las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC a los pagos IR&D y B&P también demuestra la falsedad de los argumentos de las Comunidades Europeas.[416]

4.246 Los Estados Unidos sostienen que los reembolsos IR&D y B&P por el DOD y la NASA no son pagos separados a contratistas. Son costos indirectos o generales, que representan costos normales de explotación del negocio por una empresa, pero no están relacionados con transacciones específicas. Los Estados Unidos afirman que el gobierno tiene que integrar esos tipos de costos en los precios que paga, o de lo contrario los proveedores comerciales no tratarán con él. Por consiguiente, sostienen que no hay beneficio ni especificidad.[417]

4.247 En resumen, los Estados Unidos sostienen que:

a) El reembolso de los costos IR&D y B&P no es una contribución financiera separada. Esos gastos no guardan relación con contratos específicos, sino que están por lo general relacionados con la capacidad de una empresa para hacer negocios con el gobierno y con clientes no gubernamentales, capacidad a la que afectan. En resumen, no son transacciones independientes entre el Gobierno de los Estados Unidos y sus contratistas. Son parte del precio que un organismo paga por bienes o servicios que compra a empresas privadas. Los Estados Unidos sostienen que han demostrado que la inclusión de los costos indirectos en el precio de un bien o servicio es algo normal, y que las Comunidades Europeas no han justificado con hechos sus alegaciones en contrario.[418]

b) Los reembolsos IR&D y B&P no otorgan un beneficio. Los reglamentos del DOD requieren precisamente el resultado que las Comunidades Europeas identifican como algo que no otorga un beneficio a grandes aeronaves civiles, a saber, que el costo de cualquier IR&D de "doble uso" se distribuya proporcionalmente entre las operaciones civiles y militares de la empresa.[419]

c) Magnitud. Las Comunidades Europeas dan por sentado que todos los gastos IR&D de Boeing están relacionados con tecnología de doble uso, y en consecuencia deben dividirse proporcionalmente entre las transacciones civiles y las militares. De hecho, incluso con arreglo a las estimaciones exageradas de las Comunidades Europeas, la tecnología de doble uso representó menos de un 10 por ciento de la actividad RDT&E total del DOD en el período 1991 a 2006. Las Comunidades Europeas no han

[416] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 36.
[417] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.
[418] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.
[419] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

justificado su afirmación de que la proporción de gastos IR&D para doble uso sería 10 veces mayor.[420]

iv) Instalaciones, equipos y empleados de la NASA y el DOD

4.248 Los Estados Unidos aducen que las instalaciones, equipos y empleados proporcionados en el marco de contratos de la NASA no constituyen una subvención. La situación a este respecto es la misma que en el caso de los contratos del DOD, a saber, que cualesquiera instalaciones, equipos y empleados proporcionados lo son para alcanzar los objetivos del organismo, no para uso particular del contratista. Así pues, no son una contribución financiera, y no pueden escindirse de la transacción global.[421]

4.249 En lo tocante a la afirmación de las Comunidades Europeas de que la NASA proporcionó a Boeing bienes y servicios por una remuneración inferior a la adecuada en forma de trabajos realizados por empleados de la NASA o uso de instalaciones de la NASA, los Estados Unidos observan que en aplicación de la legislación estadounidense la NASA sólo proporciona esos servicios en virtud de SAA, que requieren que el participante privado haga una contribución "equitativa y razonable" a la NASA a cambio de cualesquiera servicios prestados por el organismo. De hecho, un examen de los acuerdos de la NASA con Boeing en el marco de la Ley del Espacio demuestra que la empresa proporcionó al gobierno una remuneración adecuada por los servicios prestados, lo cual, según los Estados Unidos, significa que el arreglo no otorgó un beneficio en el sentido del Acuerdo SMC.[422]

4.250 Así pues, los Estados Unidos sostienen que las instalaciones, equipos y empleados proporcionados en aplicación de SAA no representan una subvención. Las Comunidades Europeas nunca han invocado ninguna razón que lleve a concluir que las cantidades pagadas por Boeing en aplicación de SAA de carácter reembolsable representaron menos de una remuneración adecuada por las instalaciones, equipos y empleados proporcionados por la NASA. Por lo que respecta a los SAA "no reembolsables", las Comunidades Europeas en ningún momento han refutado eficazmente la demostración, plasmada en la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, de que esos instrumentos disponen precisamente lo que las normas de la NASA requieren, a saber, que "las respectivas contribuciones de cada asociado en el acuerdo han de ser equitativas y razonables habida cuenta de cualesquiera recursos que la NASA tenga que asignar, de los riesgos de los programas de la NASA y de los correspondientes beneficios para la NASA". En resumen, las Comunidades Europeas no han justificado su afirmación de que el suministro de instalaciones, equipos y empleados en aplicación de SAA otorga un beneficio.[423]

v) Donaciones del DOL para formación de trabajadores del 787

4.251 Según los Estados Unidos, y contrariamente a la descripción que de ella hacen las Comunidades Europeas, una donación muy pequeña del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos al Edmonds Community College de conformidad con la *High Growth Job Training Initiative* (Iniciativa de formación en el trabajo en sectores de alto crecimiento) no proporcionó realmente una subvención a Boeing. Los Estados Unidos explican que la *High Growth Job Training Initiative* se creó para ayudar a los trabajadores a aprovechar oportunidades de empleo en sectores de alto crecimiento, alta demanda y económicamente vitales de la economía estadounidense. La iniciativa es

[420] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.
[421] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 9.
[422] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 22.
[423] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 10.

aplicable a 14 amplios sectores industriales, como la biotecnología, la energía, los servicios financieros, la atención de salud y la tecnología de la información, que abarcan gran parte de la economía estadounidense. En el marco de esta iniciativa el DOL ha otorgado más de 150 donaciones a una amplia gama de entidades de todos los Estados Unidos para un conjunto diverso de temas.[424]

4.252 En este contexto, los Estados Unidos confirman que el Edmonds Community College recibió una de esas donaciones, por una cuantía aproximada de 1,5 millones de dólares, para el desarrollo de un plan de estudios sobre manufacturas avanzadas ampliamente aplicable a diversas ramas de producción. Sin embargo, esa donación no proporcionó una subvención a Boeing, porque Boeing no se benefició de ella, dado que no se utilizó para formar a empleados de Boeing, como alegan las Comunidades Europeas, ni era específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2. Los Estados Unidos aducen que la donación del DOL no es específica *de jure* para Boeing porque esas donaciones no están expresamente limitadas a "determinadas empresas", sino que son ampliamente accesibles para 14 sectores industriales distintos y pueden ser utilizadas con fines diversos en muchos subsectores. Las donaciones tampoco son específicas *de facto*, porque se han distribuido entre 14 sectores industriales distintos, de los que el aeroespacial recibió muchas menos donaciones que otras industrias. Además, el plan de estudios elaborado por el Edmonds Community College está relacionado con especialidades que afectan a una amplia gama de industrias manufactureras, y en modo alguno está limitado al sector aeroespacial.[425]

C. SUBVENCIONES PROHIBIDAS

1. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.253 Las Comunidades Europeas hacen a este respecto dos alegaciones. En primer lugar, afirman que han demostrado que las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, y son, por tanto, incompatibles con las obligaciones que corresponden a los Estados Unidos en virtud del párrafo 2 del artículo 3. Esas medidas están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación porque disponen expresamente que sus exclusiones y exenciones fiscales sólo pueden obtenerse con respecto a los "ingresos de comercio exterior", que derivan de bienes vendidos para uso fuera de los Estados Unidos. De hecho, varios grupos especiales de la OMC y el Órgano de Apelación han constatado reiteradamente que esas ventajas fiscales constituyen subvenciones a la exportación incompatibles con la OMC.[426]

4.254 En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que los incentivos fiscales HB 2294 del Estado de Washington están supeditados *de facto* a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, y son, por tanto, incompatibles con las obligaciones que corresponden a los Estados Unidos en virtud del párrafo 2 del artículo 3. Afirman, además, que el HB 2294 estaba en sí mismo supeditado a la ubicación de "una instalación importante de montaje final de aeronaves comerciales en el Estado de Washington" que pudiera producir "al menos 36 aeronaves supereficientes {es decir, aeronaves 787} al año". El análisis especializado del Sr. Andrew Gordon, Jefe de Análisis e Investigación del Mercado de Airbus, demuestra que "es muy improbable que Boeing pudiera mantener una tasa de producción de 36 aeronaves 787 al año únicamente para el mercado estadounidense". Las Comunidades Europeas también observan que sólo las empresas que fabrican aeronaves comerciales y componentes de esas aeronaves que estén generalmente destinadas a exportación, pueden beneficiarse de los incentivos fiscales HB 2294.

[424] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 35.
[425] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 36.
[426] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 39.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Por consiguiente, los incentivos fiscales HB 2294 están supeditados *de facto* a los resultados de exportación.[427]

4.255 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que las subvenciones HB 2294 del Estado de Washington no son subvenciones a la exportación prohibidas porque el HB 2294 no requiere la producción o exportación de ninguna LCA y porque la supuesta necesidad de exportar LCA de Boeing es irrelevante, las Comunidades Europeas observan que en términos generales están de acuerdo con esa afirmación, siempre que ese análisis se aplique coherentemente en la jurisprudencia de la OMC. Sin embargo, subsidiariamente, las Comunidades Europeas destacan que una de las condiciones previas esenciales del HB 2294 era claramente una condición previa relativa a las exportaciones reales o previstas. Esto lleva a las Comunidades Europeas a concluir que el HB 2294 es una subvención a la exportación prohibida. Las Comunidades Europeas aducen asimismo que los Estados Unidos no han demostrado que su mercado podría absorber 36 aeronaves 787 al año, es decir, la capacidad de producción requerida para la aplicación del HB 2294.[428]

4.256 Tras recordar la posición de los Estados Unidos por lo que respecta a las medidas de subvención a la exportación, las Comunidades Europeas opinan que durante la primera reunión con el Grupo Especial los Estados Unidos de hecho reconocieron que las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 dan lugar a una subvención supeditada a la exportación. Concretamente, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos confirmaron que el valor de la subvención HB 2294 aumenta cuando las ventas de exportación de productos aeroespaciales aumentan. En resumen, confirmaron que el HB 2294 infringe el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aducen asimismo que los Estados Unidos aceptaron que el mantenimiento del régimen fiscal EVE/IET representa una subvención a la exportación prohibida en la medida en que se ha aplicado a Boeing.[429]

4.257 Las Comunidades Europeas reiteran en su segunda comunicación escrita que los Estados Unidos no discuten la conclusión de que las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación, y son, por consiguiente, incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.[430]

4.258 Las Comunidades Europeas sostienen también que los Estados Unidos no han refutado con éxito la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas de que las subvenciones proporcionadas por el Estado de Washington mediante el HB 2294 son subvenciones prohibidas incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. Recuerdan que de hecho los Estados Unidos reconocieron, en la primera reunión con el Grupo Especial, que las reducciones del tipo impositivo B&O en virtud del HB 2294 representan subvenciones a la exportación prohibidas, y que su defensa por lo que respecta al HB 2294 en su conjunto se basa en una distinción irrelevante entre la producción y la capacidad de producción.[431]

---

[427] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 40.

[428] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

[429] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[430] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 44; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.

[431] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 45; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

2. Argumentos de los Estados Unidos

4.259 Con respecto a la legislación EVE/IET, los Estados Unidos confirman que no niegan que se ha constatado que dicha Ley constituye una contribución financiera que otorga un beneficio, y que es específica; tampoco discuten la estimación hecha por las Comunidades Europeas de los beneficios EVE/IET relacionados con grandes aeronaves civiles en el período 1989 a 2006. No obstante, basándose en las declaraciones certificadas de empleados de Boeing, los Estados Unidos aducen que Boeing dejó de recibir beneficios EVE/IET a partir del 31 de diciembre de 2006. Por consiguiente, consideran que en lo que respecta a cualesquiera alegaciones de amenaza de perjuicio grave los beneficios EVE/IET no deben formar parte del análisis. Dado que en esta diferencia la única alegación de las Comunidades Europeas por lo que respecta a la legislación EVE/IET es que proporcionó una subvención a la producción y desarrollo de grandes aeronaves civiles por Boeing, los Estados Unidos aducen que no es preciso que el Grupo Especial formule constataciones relativas a la aplicación de dicha Ley a cualesquiera otros sectores. Observan, además, que en la sección de su comunicación relativa a los efectos desfavorables también han demostrado que los beneficios EVE/IET no causaron efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas.[432]

4.260 Los Estados Unidos aducen que la alegación de las Comunidades Europeas de que las medidas EVE/IET y la legislación que las sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación es superflua y no ofrece al Grupo Especial fundamento alguno para formular una constatación o hacer una recomendación.[433] El OSD ha resuelto que sí lo están, y ha recomendado a los Estados Unidos que las pongan en conformidad con el Acuerdo SMC. Otra constatación de que están supeditadas a la exportación u otra recomendación de que se pongan en conformidad con el Acuerdo SMC no añadirá nada al vigor o al efecto de anteriores resoluciones o recomendaciones.[434]

4.261 Los Estados Unidos reconocen que por lo que respecta a esta cuestión los elementos de hecho cruciales no están en discusión. No niegan que las disposiciones EVE/IET eran una subvención a la exportación. Las Comunidades Europeas no discuten que Boeing ha declarado que no utilizará esa subvención después del ejercicio fiscal 2006. En lugar de ello, destacan los Estados Unidos, las Comunidades Europeas se centran en un memorándum del Asesor Jefe Adjunto del Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos relativo a la admisibilidad de beneficios EVE/IET en determinadas circunstancias. En cuanto que prueba, esa evaluación general no debe desautorizar la conclusión de Boeing, con respecto a su situación fiscal específica, de que en el futuro no utilizará esa subvención. Además, las Comunidades Europeas no han tenido en cuenta que el propio memorándum afirma que "esta orientación no se puede utilizar ni citar como precedente".[435]

4.262 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas, además de alegar que las medidas fiscales promulgadas por el Estado de Washington conforme a una disposición legislativa denominada "HB 2294" son subvenciones recurribles, también afirman que esas medidas fiscales son subvenciones prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos sostienen que la alegación de las Comunidades Europeas de que esas medidas fiscales del Estado de Washington están supeditadas a los resultados de exportación carece de fundamento. El texto inequívoco del HB 2294 aclara que los incentivos fiscales que ofrece no están en modo alguno vinculados a resultados de exportación reales o previstos.[436] Más concretamente, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas alegan, erróneamente, que el HB 2294 no entró en

[432] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 37.
[433] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 58, párrafo 163.
[434] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 58, párrafo 164.
[435] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 6.
[436] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 53.

vigor hasta que el Estado de Washington firmó con un fabricante de aeronaves comerciales un acuerdo para ubicar en el Estado una instalación de fabricación que producirá 36 aeronaves supereficientes, como el Boeing 787, por año. Los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas afirman a continuación que Boeing no podría vender 36 de esas aeronaves en el país, y que por consiguiente las medidas fiscales HB 2294 están *de facto* supeditadas a la exportación. De hecho, para que el HB 2294 entrara en vigor sólo era necesario que se ubicara en el Estado una instalación de fabricación con capacidad para producir 36 aeronaves supereficientes. Los Estados Unidos afirman que el volumen real de producción era irrelevante. En consecuencia, el HB 2294 no está en modo alguno vinculado a la exportación real o prevista o a los ingresos de exportación, que son los criterios establecidos en el párrafo 1 del artículo 3 para constatar la existencia de una subvención prohibida supeditada *de facto* a la exportación.[437]

4.263 Por consiguiente, los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que tome nota de que no hay pruebas que respalden la afirmación de que las medidas fiscales adoptadas por el Estado de Washington en aplicación del HB 2294 eran subvenciones supeditadas a la exportación. La medida impugnada por las Comunidades Europeas debía entrar en vigor tras la firma por el Estado y "un fabricante de aeronaves comerciales" de "un memorándum de entendimiento relativo a una decisión definitiva positiva de ubicar una importante instalación de montaje final de aeronaves comerciales en el Estado de Washington". Sin embargo, los Estados Unidos afirman que la medida, el HB 2294, no requiere que se produzcan realmente 36 aeronaves al año; simplemente requiere que las instalaciones de montaje estén capacitadas para hacerlo.[438]

4.264 Los Estados Unidos proceden seguidamente a aducir que aunque el HB 2294 fuera una subvención, no sería una subvención a la exportación prohibida en el sentido del Acuerdo SMC. Observan que la alegación de supeditación a la exportación formulada por las Comunidades Europeas se basa principalmente en que el HB 2294 requiere la construcción de una instalación de montaje con capacidad para producir 36 aeronaves supereficientes al año. Al parecer, las Comunidades Europeas dan por sentado que un vínculo con el establecimiento de una determinada capacidad de producción equivale a un vínculo con exportaciones reales o previstas. Sin embargo, no han presentado ninguna prueba que respalde esa ecuación. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas simplemente afirman, incorrectamente, que el mercado estadounidense no puede absorber 36 aeronaves supereficientes al año, hacen hincapié en que Boeing está orientada a la exportación y se apoyan en lo que denominan "correlación" entre las exportaciones y el HB 2294. Sin embargo, esas afirmaciones no prueban la supeditación a la exportación.[439]

4.265 En resumen, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas siguen haciendo la curiosa alegación de que el trato fiscal establecido en el HB 2294 es una subvención, y de que la concesión de esa supuesta subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han establecido lo que requiere el Acuerdo SMC, es decir, que el Estado de Washington vinculó la concesión del trato fiscal establecido en el HB 2294 a la exportación real o prevista o a los ingresos de exportación.[440]

---

[437] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 54.

[438] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 13. Véase también el resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 52. Los Estados Unidos aducen, como cuestión previa, que las Comunidades Europeas no han establecido que el HB 2294 constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por tanto, no puede ser una subvención supeditada a los resultados de exportación.

[439] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 53.

[440] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

D. EFECTOS DESFAVORABLES

1. Argumentos de las Comunidades Europeas

a) Reseña de los argumentos

4.266 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones federales, estatales y locales de los Estados Unidos que benefician a la división de LCA de Boeing hacen que Airbus pierda miles de millones de dólares en ingresos, lo que resulta en un perjuicio grave, incluida una amenaza de perjuicio grave, para los intereses de las Comunidades Europeas.[441] Añaden que sólo en el período de referencia 2004-2006 las subvenciones estadounidenses totalizaron más de 5.000 millones de dólares, e hicieron que Airbus perdiera ingresos por un valor de 27.000 millones de dólares. Aducen asimismo que las subvenciones en cuestión ya causan efectos desfavorables para las Comunidades Europeas porque infringen los compromisos específicos asumidos por los Estados Unidos en un acuerdo bilateral concluido con las Comunidades Europeas en 1992. Además, esas subvenciones tienen una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas en el mercado mundial, así como un desplazamiento y obstaculización de las ventas de Airbus en el mercado estadounidense y en determinados mercados de terceros países, incluida una amenaza de producir esos efectos, 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. Las Comunidades Europeas aducen, además, que antes de 2004 se causaron pérdidas de ingresos adicionales por una cuantía de miles de millones de dólares de los Estados Unidos, y que se seguirán causando esas pérdidas en 2007 y más adelante, a medida que Airbus entrega LCA contratados en el período 2004-2006 a precios cuya subida se había contenido. Esas pérdidas de ingresos también significan que Airbus dispondrá en el futuro de menos fondos para financiar sus necesidades de investigación y desarrollo aeronáuticos.[442]

4.267 Las Comunidades Europeas afirman que las subvenciones de los Estados Unidos tienen dos efectos principales: i) han proporcionado a los negociadores de las ventas de Boeing millones de dólares para reducir los precios de cada LCA de Boeing en campañas de ventas contra Airbus[443]; ese flujo de caja ya estaba a disposición de Boeing cuando ésta, en 2004, decidió rebajar el precio de sus LCA para aumentar su cuota de mercado[444], obligando a Airbus a rebajar los precios de sus LCA y a perder ventas de LCA en favor de Boeing; y ii) han financiado el desarrollo por Boeing de las tecnologías más recientes y los métodos de producción utilizados en el 787[445], una aeronave tecnológicamente avanzada cuyas primeras entregas preceden en cinco años a las del A350XWB[446], obligando a Airbus a rebajar aún más los precios de sus LCA y haciendo que perdiera, en beneficio de Boeing, ventas de LCA en el mercado de LCA de 200-300 asientos. Aunque los ingenieros de Airbus tienen la experiencia técnica necesaria para competir al mismo nivel con Boeing, las Comunidades Europeas afirman que Airbus no puede competir con los tesoros federal, estatal y local de los Estados Unidos, los cuales, entre otras cosas, financian investigación y desarrollo para LCA de Boeing y ofrecen a Boeing significativas ventajas fiscales para la venta de sus LCA.[447]

---

[441] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

[442] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 13.

[443] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

[444] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[445] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

[446] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.

[447] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.268 Las Comunidades Europeas mantienen que la presente diferencia concierne, en lo fundamental, al uso por Boeing de sus beneficios derivados de subvenciones estadounidenses para vender más y contener la subida de los precios de Airbus. El aumento de la cuota de mercado para aprovechar las reducciones de los costos resultantes de una curva de aprendizaje muy pronunciada y el mantenimiento de los niveles de producción de LCA son tan cruciales para Boeing como lo son para Airbus. En consecuencia, dada la sensibilidad al precio y el valor de muchas campañas de ventas entre productos Airbus y Boeing estrechamente competidores, Boeing tiene claramente incentivos para utilizar los beneficios que le otorgan las subvenciones estadounidenses a expensas de Airbus, su único competidor en los mercados de LCA.[448]

4.269 Las Comunidades Europeas desarrollan en este contexto dos reclamaciones separadas e independientes, a saber, que los Estados Unidos causan un perjuicio grave, y en consecuencia efectos desfavorables, para sus intereses, en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. Concretamente, los Estados Unidos causan un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas porque:

- incumplen las obligaciones relativas a la ayuda al sector de LCA que asumieron específicamente en el Acuerdo de 1992; y

- los efectos de las subvenciones estadounidenses dan lugar a una "contención significativa de la subida de los precios", una "pérdida significativa de ventas" y una amenaza de ambas cosas en el mercado mundial, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, así como desplazamiento y obstaculización en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países, y una amenaza de ello, en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 de dicho Acuerdo.

Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que se pronuncie sobre cada una de esas dos reclamaciones a fin de resolver plenamente la diferencia entre las partes.[449]

4.270 En desarrollo de la segunda reclamación, las Comunidades Europeas explican que el uso de ciertas etiquetas legalistas puede enmascarar el verdadero alcance del daño causado a Airbus y las Comunidades Europeas. Las pérdidas actuales de ventas de Airbus pueden significar menos puestos de trabajo en las Comunidades Europeas en el futuro. Las pérdidas de ventas actuales y la contención actual de la subida de los precios de Airbus significan menos ingresos disponibles en el futuro para financiar la investigación y desarrollo de Airbus y la modernización del equipo y las técnicas de fabricación. Las Comunidades Europeas estiman que la pérdida total de ingresos por Airbus debida a los efectos de las subvenciones estadounidenses se cifró en 27.000 millones de dólares en el período de referencia 2004-2006.[450]

4.271 Las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas enuncian un tema y un objetivo coherentes, a saber, demuestran que Airbus perdió ventas o sufre de la contención de la subida de los precios porque las subvenciones estadounidenses facilitaron las ofertas por Boeing a precios más bajos y su uso de tecnologías avanzadas. De no haber sido por los efectos de las subvenciones estadounidenses, Airbus habría obtenido algunas ventas adicionales, y los precios medios de las LCA de Airbus serían más altos. El desplazamiento, obstaculización y pérdida de ventas, así como la contención de la subida de los precios, hacen que Airbus haya perdido ingresos por una cuantía de miles de millones de dólares.[451]

---

[448] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 42.
[449] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 43.
[450] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 44.
[451] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 45.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.272 La alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas al amparo del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC se centra en los efectos de las subvenciones estadounidenses en el aumento de la capacidad de Boeing para rebajar los precios de sus familias de LCA 787, 737NG y 777, y su capacidad para aprovechar tecnologías avanzadas en su familia de LCA 787. Las alegaciones de las Comunidades Europeas se centran en los efectos de las subvenciones estadounidenses que beneficiaron a productos de Boeing en el mercado mundial, el mercado estadounidense y mercados de terceros países en los que hay competencia con Airbus, a saber, los mercados para las aeronaves subvencionadas de Boeing de las familias: i) 787, ii) 737NG, y iii) 777, que compiten con las familias de Airbus: i) A330/A350 original/A350XWB-800, ii) A320, y iii) A340/A350XWB-900/-1000, respectivamente. Donde Boeing tiene más incentivos para aprovechar los beneficios que le otorgan las subvenciones estadounidenses rebajando los precios de sus LCA es en campañas competitivas concernientes a LCA de esas tres familias de LCA de Boeing. Además, los progresos tecnológicos impulsados por las subvenciones causaron efectos desfavorables en diversas campañas concernientes al 787.[452]

4.273 Las Comunidades Europeas sostienen a este respecto que desde hace decenios Boeing ha recibido miles de millones de dólares en beneficios de distintos programas de subvención federales, estatales y locales de los Estados Unidos. Esas subvenciones, por su propia naturaleza, reducen los costos unitarios marginales de Boeing o aumentan su flujo de caja no relacionado con la explotación. Concretamente, Boeing obtiene reducciones de los tipos impositivos B&O, renuncias a los derechos de aterrizaje para la aeronave LCF 747, y subvenciones EVE/IET que reducen directamente sus costos unitarios marginales relacionados con la producción y venta de LCA. Las demás subvenciones (por ejemplo, ventajas fiscales y otros incentivos proporcionados por los Estados de Washington, Kansas e Illinois y municipios de dichos estados; la ayuda para investigación y desarrollo proporcionada por la NASA, el DOD y el DOC; las renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por parte de la NASA y el DOD; y las donaciones para formación de trabajadores proporcionadas por el DOL) reducen los costos de Boeing, aumentando así su flujo de caja no relacionado con la explotación. Las Comunidades Europeas aducen que muchos de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de los Estados Unidos estaban especialmente diseñados teniendo en cuenta las necesidades de investigación y desarrollo de Boeing. Liberaron a Boeing de tener que gastar considerables recursos propios para investigar y desarrollar nuevas tecnologías para LCA. Todas esas subvenciones redujeron los costos de investigación, desarrollo, producción y venta de las familias de LCA de Boeing 787, 737NG y 777.[453]

4.274 Las Comunidades Europeas aducen que sus expertos financieros y contables han demostrado que entre 2004 y 2006 la magnitud de las subvenciones de que disfrutó la división de LCA de Boeing fue muy grande, a saber, en promedio, 1.700 millones de dólares anuales. Esto significa que en el período 2004-2006 el equipo de ventas de Boeing dispuso en promedio de 4.600 millones de dólares para la LCA 787, 2.400 millones de dólares para la LCA 737NG, y 5.500 millones de dólares para la LCA 777 para negociar la rebaja de los precios.[454]

4.275 Además, las Comunidades Europeas se apoyan, entre otras cosas, en el trabajo de un economista especializado para demostrar que durante el período de referencia 2004-2006 las subvenciones estadounidenses contribuyeron a que los precios de las aeronaves Boeing 787, 737NG y 777 fueran significativamente más bajos. Como las LCA de Airbus compiten directamente con las de Boeing, esto, a juicio de las Comunidades Europeas, significa que los precios de Airbus se vieron

[452] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 46.
[453] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 47.
[454] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 48.

de manera análoga forzados a la baja debido a esos efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses.[455]

4.276 Los expertos en el mercado de LCA de las Comunidades Europeas, Rod P. Muddle (ex Jefe de planificación de la flota de British Airways) y Christian Scherer (Vicepresidente ejecutivo de Airbus para futuros programas y ex Jefe adjunto del departamento comercial de Airbus), testifican sobre las condiciones de competencia en los mercados de LCA. Según las Comunidades Europeas, sus expertos en el mercado explican que en las campañas de venta entre LCA de Airbus y Boeing competidoras generalmente tiene éxito el fabricante que ofrece al cliente el mejor valor, que a menudo depende del "precio neto" más bajo. Concretamente, según su experiencia, las ofertas finales de Airbus y Boeing pueden ser muy parecidas en términos de su valor total para el cliente. Esto hace que el precio neto sea un factor crucial en muchas campañas de venta, y pone de relieve la importancia de los beneficios financieros derivados de las subvenciones estadounidenses. Las Comunidades Europeas mantienen que esta competencia directa e intensa entre los dos fabricantes de LCA significa que Boeing tiene un incentivo para usar sus subvenciones en su competencia con Airbus, y que Airbus es la única otra entidad cuyos precios, ventas o participación en el mercado de LCA son reducidos por los efectos de las subvenciones estadounidenses a Boeing.[456]

4.277 Según las Comunidades Europeas, las pruebas que ofrecen determinadas campañas de venta de LCA de Airbus y Boeing demuestran que las subvenciones estadounidenses a la división de LCA de Boeing hicieron que Airbus rebajara los precios de sus LCA, y en muchos casos perdiera ventas en beneficio de Boeing. Aducen que en los casos de pérdidas de ventas la oferta final de Airbus estaba a menudo muy cerca de la oferta ganadora de Boeing. Observan asimismo que la diferencia entre las dos ofertas era muy inferior tanto a la magnitud de las subvenciones estadounidenses a disposición de Boeing como a sus efectos sobre los precios. Las Comunidades Europeas sostienen que, de no ser por las subvenciones estadounidenses, en determinadas campañas de venta Boeing se habría visto obligada a pedir precios más altos, y en consecuencia probablemente habría perdido esas campañas.[457]

4.278 Por lo que respecta a las subvenciones estadounidenses que benefician a la familia de LCA 787 de Boeing, las Comunidades Europeas aducen que esas subvenciones no sólo permitieron a Boeing ofrecer su LCA 787 a precios excepcionalmente bajos, sino que también desempeñaron un papel crucial en su pronto lanzamiento -en abril de 2004- como familia de LCA que utiliza muchos materiales compuestos nuevos y otras tecnologías nuevas. Afirman que las subvenciones federales, estatales y locales estadounidenses permitieron a Boeing fijar los precios de su familia de LCA 787 al mismo nivel que la vieja familia de LCA 767, o incluso por debajo de ese nivel, a pesar de las tecnologías avanzadas del 787. Boeing desarrolló parte de esas tecnologías avanzadas con ayuda de varios programas de investigación y desarrollo de la NASA, el DOD y el DOC, que financiaron, entre otras cosas, la investigación y desarrollo de Boeing relacionados con el uso de materiales compuestos en grandes estructuras aeronáuticas. Esas subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo aeronáuticos permitieron a Boeing adelantar en varios años el lanzamiento de una aeronave tan tecnológicamente avanzada como el 787 y entregar el primer 787 en 2008, cinco años antes que el A350XWB-800 de Airbus competidor.[458]

4.279 Las Comunidades Europeas caracterizan como inmediato y grave el efecto sobre Airbus del pronto lanzamiento, en abril de 2004, del muy subvencionado 787. El A330-200 de Airbus, lanzado sólo nueve años antes, quedó desplazado, ya que los materiales compuestos y otras tecnologías avanzadas del 787, que se desarrollaron con ayuda del Gobierno de los Estados Unidos, ofrecían significativos ahorros de gastos de explotación en comparación con la anterior tecnología de aleación

[455] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 49.
[456] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 50.
[457] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 51.
[458] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 52.

de aluminio propia de la familia de LCA A330. Airbus trató de competir en diciembre de 2004 con el desarrollo acelerado de su familia de LCA A350 original, pero al no tener acceso a la misma ayuda para investigación y desarrollo que Boeing, la familia A350 original de Airbus no pudo competir con los avances tecnológicos del 787, y por tanto fue mal recibida en el mercado. Como consecuencia de ello, la participación de Airbus en el mercado mundial de LCA de 200-300 asientos se desplomó del 85 por ciento en 2003 a sólo el 41 por ciento a fines de 2006. Cuando Airbus logró hacer ventas de su familia de LCA A330 y su familia de LCA A350 original, sólo lo hizo a precios sumamente contenidos.[459]

4.280 Las Comunidades Europeas destacan que Airbus, utilizando sus propios recursos, no pudo ofrecer el A350XWB-800 como un competidor de alta tecnología similar al 787 hasta julio de 2006. Sin embargo, para entonces, y debido al pronto lanzamiento del 787 facilitado por las subvenciones, Boeing había logrado una participación dominante en los pedidos en el mercado de LCA de 200-300 asientos, consolidando más de 360 pedidos para su familia de LCA 787 entre abril de 2004 y julio de 2006. Airbus no estaba en condiciones de competir eficazmente o de lograr esos pedidos. Tampoco podía Airbus prometer a los clientes que podía entregar en 2008 una LCA tecnológicamente innovadora. Las Comunidades Europeas aducen que si Boeing hubiera tenido que desarrollar el 787 utilizando sus propios recursos, lo probable es que esa aeronave no se hubiera lanzado, como pronto, hasta mediados de 2006, fecha en la que Airbus habría estado lista para competir con su A350XWB-800. Además, un 787 no subvencionado, como el A350XWB-800, habría requerido un período más largo de entrega. En lugar de ello, las subvenciones estadounidenses obligaron a Airbus a tratar de alcanzar a Boeing.[460]

4.281 Por lo que respecta a las subvenciones estadounidenses que beneficiaron a la familia de LCA 737NG de Boeing, las Comunidades Europeas sostienen que durante el período de referencia 2004-2006 esas subvenciones permitieron a Boeing bajar significativamente los precios de su aeronave 737NG, obligando a Airbus a hacer otro tanto con los precios de su familia de LCA A320. Durante ese período, en tiempos de demanda sin precedentes de LCA de pasillo único con 100-200 asientos, las subvenciones estadounidenses permitieron a Boeing cambiar su política de fijación de precios y reducir hasta límites desconocidos los precios de su familia de LCA 737NG. Las Comunidades Europeas explican que Airbus, para competir eficazmente y tratar de obtener pedidos para su familia de LCA A320, se vio obligada a rebajar de manera análoga sus precios, so pena de perder una cuota de mercado significativa. La evolución de los precios de la familia A320 de Airbus, así como las pérdidas de ventas por Airbus y la reducción de su participación en el mercado de LCA de pasillo único con 100-200 asientos, ponen de manifiesto la repercusión de la presión de Boeing sobre los precios, fortalecida por las subvenciones.[461]

4.282 Por lo que respecta a las subvenciones estadounidenses que beneficiaron a la familia de LCA 777 de Boeing, las Comunidades Europeas sostienen que dichas subvenciones permitieron a Boeing reducir significativamente los precios de su 777, obligando una vez más a Airbus a hacer otro tanto con los precios de su familia de LCA A340. En tiempos de demanda sin precedentes de LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos, las subvenciones estadounidenses permitieron a Boeing cambiar su política de fijación de precios y reducir hasta límites desconocidos los de su familia de LCA 777. Las Comunidades Europeas reiteran que Airbus, para competir eficazmente y tratar de obtener pedidos para su familia de LCA A340, se vio obligada a bajar de manera análoga sus precios, so pena de perder una cuota de mercado significativa. Pese a ello, en 2004-2006 las ventas del A340 de Airbus, en comparación con el Boeing 777, fueron muy insatisfactorias. La potencia financiera de

[459] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 53.
[460] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 54.
[461] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 55.

Boeing, fortalecida por las subvenciones, hizo que Airbus perdiera un número significativo de ventas del A340, y cuando Airbus pudo conseguir pedidos del A340 sólo lo hizo a precios contenidos.[462]

4.283 En resumen, las Comunidades Europeas sostienen que las subvenciones estadounidenses permitieron a Boeing rebajar los precios de las familias de LCA 787, 737NG y 777 encargadas durante el período de referencia 2004-2006 (y que ya se han entregado o se entregarán en el futuro), así como ofrecer un 787 tecnológicamente avanzado con períodos de entrega tan tempranos como 2008, es decir, cinco años antes que el A350XWB-800. Así lo confirman la naturaleza (es decir, la estructura, diseño y funcionamiento) de las subvenciones estadounidenses que beneficiaron a Boeing, su magnitud, sus efectos estimados sobre los precios y las condiciones de competencia específicas de los mercados de LCA.[463]

4.284 Así pues, según las Comunidades Europeas, las subvenciones estadounidenses repercuten desfavorablemente en las ventas pasadas, presentes y futuras de las familias de LCA A320, A330, A340, A350 original y A350XWB. Concretamente, esas subvenciones causan un perjuicio grave, y en consecuencia efectos desfavorables, para los intereses de las Comunidades Europeas, en infracción de lo dispuesto en el apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC debido a:

- una contención significativa de la subida de los precios por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A320 y A340, o, subsidiariamente, una amenaza de contención significativa de la subida de los precios por lo que respecta a las entregas de esas familias de LCA de Airbus A330, A320 y A340;

- una pérdida significativa de ventas por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A320 y A340, o, subsidiariamente, una amenaza de pérdida significativa de ventas por lo que respecta a las entregas de esas familias de LCA de Airbus A330, A320 y A340;

- desplazamiento y obstaculización por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350 original, A320 y A340, o, subsidiariamente, amenaza de desplazamiento y obstaculización por lo que respecta a las entregas de esas familias de LCA de Airbus A330, A320 y A340; y

- una amenaza de contención significativa de la subida de los precios por lo que respecta a los pedidos de las familias de LCA de Airbus A330, A350XWB y A320.[464]

4.285 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas reiteran que han establecido que las subvenciones estadounidenses en litigio benefician a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos y causan efectos desfavorables actuales para los intereses de las Comunidades Europeas relacionados con las LCA, en infracción de lo dispuesto en el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Mantienen asimismo que ninguna de las aseveraciones de los Estados Unidos en su primera comunicación escrita o en sus declaraciones orales refutan la presunción *prima facie* de existencia de efectos desfavorables acreditada por las Comunidades Europeas. Antes bien, pruebas contundentes y creíbles demuestran que, de no ser por las subvenciones estadounidenses el comportamiento comercial de Boeing sería hoy, como en el pasado, muy distinto. Más exactamente, las Comunidades Europeas sostienen que, de no existir las subvenciones estadounidenses, Airbus no se vería afectada por una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa

[462] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 56.
[463] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 57.
[464] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 58.

de ventas, y el desplazamiento o la obstaculización de su cuota de mercado en los mercados de determinados países. Las Comunidades Europeas sostienen que una constatación de que cualquiera de esas situaciones se da en cualquiera de los tres mercados de productos en cuestión, o en cualquier combinación de ellos, es suficiente para que el Grupo Especial constate la existencia de efectos desfavorables.[465]

4.286 En resumen, las Comunidades Europeas aducen que en sus muchas comunicaciones, Pruebas documentales y declaraciones de expertos han presentado amplias pruebas de efectos tecnológicos y sobre los precios que dan lugar a las diversas formas de efectos desfavorables. Mantienen que en esas comunicaciones han demostrado que miles de millones de dólares en subvenciones estadounidenses permitieron a Boeing, como productor duopolista de LCA, rebajar los precios de sus LCA para lograr ventas, aumentar su cuota de mercado y contener significativamente la subida de los precios de Airbus.[466] Las Comunidades Europeas sostienen, además, que han establecido que las subvenciones estadounidenses han permitido a Boeing lanzar sus productos antes y/o con tecnologías más avanzadas, causando daños competitivos a Airbus. Concretamente, decenios de subvenciones de la NASA y el DOD y de otras subvenciones estadounidenses han permitido a Boeing lanzar su aeronave tecnológicamente avanzada 787 a principios de 2004, y entregarla en 2008, causando una contención significativa de la subida de los precios, pérdidas de ventas y desplazamiento u obstaculización.[467] Las Comunidades Europeas añaden a continuación que en la reunión del Grupo Especial con las partes también demostraron no sólo que realmente se aplicaron al 787 tecnologías financiadas por subvenciones estadounidenses -como en otras partes reconocen los Estados Unidos y Boeing-, sino también el valor esencial de los conocimientos obtenidos por los ingenieros de Boeing mediante su participación en programas de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD, conocimientos a los que en lo fundamental Airbus no tuvo acceso. Las Comunidades Europeas aducen además que han refutado el intento de los Estados Unidos de atribuir los efectos desfavorables a la decisión de Airbus de desarrollar el A380 o a las supuestas limitaciones de recursos de Airbus por lo que respecta al A350XWB.[468]

4.287 Las Comunidades Europeas hacen asimismo referencia a las afirmaciones de los Estados Unidos concernientes a los supuestos "cuatro pilares" del argumento de las Comunidades Europeas. Sostienen que esos pilares son simplemente una ficción creada por los Estados Unidos que no tiene en cuenta el alcance y la profundidad de los argumentos y las pruebas subyacentes en la presunción *prima facie* acreditada por las Comunidades Europeas, y que además sus alegaciones se describen erróneamente. Las Comunidades Europeas expresan su confianza en que el Grupo Especial haga caso omiso de esas falsas descripciones cuando examine las muchas comunicaciones de las Comunidades Europeas. Por tanto, alientan al Grupo Especial a que estudie con cuidado las pruebas reales y a que rechace las reiteradas aseveraciones de los Estados Unidos sobre circunstancias que no tuvieron lugar en esas campañas de venta.[469]

4.288 Por último, en respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que "las Comunidades Europeas no niegan que Airbus subvaloró los precios de Boeing en campañas de venta cruciales en 2002-2004", las Comunidades Europeas destacan que, de hecho, los Estados Unidos han dedicado casi la mitad de su declaración confidencial a esta cuestión, y que se limitan a reiterar su afirmación, esperando que se convierta en algo verdadero y pertinente. Las Comunidades Europeas sostienen, no

[465] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 46.
[466] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.
[467] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 15.
[468] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.
[469] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.

obstante, que no es ni una cosa ni la otra. En su declaración y en sus comunicaciones escritas, así como en respuestas a determinadas preguntas, las Comunidades Europeas afirman que han rechazado y refutado reiteradamente esa afirmación. Mantienen que también han demostrado que en cualquier caso esas pruebas no refutarían los significativos efectos sobre los precios derivados de las subvenciones estadounidenses durante el período de referencia.[470]

b) Examen de la causalidad en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6

4.289 Las Comunidades Europeas destacan que están de acuerdo con los Estados Unidos en cuanto a la idoneidad de un enfoque "de no ser por" unitario por lo que respecta a la relación causal, y en que el análisis de "otros" factores no relacionados con las subvenciones requiere una evaluación de si éstos mitigan o incluso eliminan la relación causal entre las subvenciones y casos concretos de perjuicio grave.[471] Ese enfoque está respaldado por los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, en el que el Órgano de Apelación criticó al Grupo Especial por haber adoptado un enfoque bifurcado, en lugar de unitario, para evaluar la contención significativa de la subida de los precios.[472] Las Comunidades Europeas aducen que, al aplicar el análisis unitario "de no ser por", han tenido en cuenta condiciones fácticas actuales y han aislado el efecto de las subvenciones que causan perjuicio grave en esas condiciones fácticas actuales.[473]

4.290 No obstante, según las Comunidades Europeas, a pesar de este acuerdo básico sobre un enfoque "de no ser por" en cuanto a la causalidad, los Estados Unidos siguen aplicando indebidamente el examen teórico de la causalidad en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, al adoptar en lo fundamental un enfoque bifurcado: los Estados Unidos identifican un determinado daño efectivo relacionado con ciertas LCA de Airbus, en particular las aeronaves A380, A340 y A350, y afirman que ese daño no fue causado por las subvenciones estadounidenses. Sin embargo, el daño identificado por los Estados Unidos no es el perjuicio grave objeto de las alegaciones de las Comunidades Europeas, y en consecuencia es irrelevante.[474] Al mismo tiempo, los Estados Unidos sostienen que en términos generales Airbus no sufre daños. Como ya ha establecido el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el que Airbus esté o no sufriendo un "daño importante" en el sentido del apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC* es irrelevante por lo que respecta a la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas. Antes bien, lo que hay que preguntarse es si, *de no ser por* las subvenciones estadounidenses, los precios, ventas y cuota de mercado de Airbus serían mayores. Las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas demuestran que lo serían.[475]

4.291 Las Comunidades Europeas, tal como han expuesto en sus comunicaciones, consideran que puede haber diversos factores que explican los precios, volúmenes de venta y cuotas de mercado reales en los mercados de LCA. Afirman, sin embargo, que sean cuales sean los factores que pudieran haber determinado su nivel real, un Miembro reclamante sólo tiene que demostrar que los precios, las ventas y la cuota de mercado serían mayores de no ser por las subvenciones. En otras

[470] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

[471] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 295, párrafo 506; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 295, párrafos 485-487.

[472] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafos 191-195, 207-211.

[473] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 287, párrafos 583-603.

[474] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.

[475] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.

palabras, no tiene que demostrar que su rama de producción sufre "daños importantes", sino sólo que estaría en mejores condiciones de no existir las subvenciones impugnadas.[476]

4.292 Las Comunidades Europeas, aunque convienen con los Estados Unidos en que no es necesario hacer una cuantificación exacta y definitiva de la magnitud y los efectos sobre los precios, observan que han presentado pruebas que establecen el orden de magnitud tanto de las medidas impugnadas como de sus efectos sobre los precios. Consideran, por consiguiente, que han demostrado la existencia de una relación causal entre el otorgamiento de subvenciones y el perjuicio grave.[477]

4.293 Las Comunidades Europeas no aceptan la respuesta de los Estados Unidos de que los descuentos de Boeing representan un "comportamiento competitivo normal". Si lo que los Estados Unidos están diciendo es que Boeing habría cobrado el mismo precio aunque no hubiera recibido subvenciones, estarían presuponiendo la respuesta a la indagación misma que este Grupo Especial tiene ante sí. Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos tienen que demostrar la exactitud de esa declaración[478], y observan que tratan de hacerlo exponiendo su opinión sobre una empresa, es decir, Boeing, sin restricciones financieras y que opera en mercados de capital perfectos y estilizados. Según los Estados Unidos, cualesquiera subvenciones recibidas por Boeing o bien reducirían su deuda o se pagarían a los accionistas de la empresa. De ello se sigue que Boeing haría cualesquiera inversiones que considerase merecedoras, obtendría financiación para esas inversiones en los mercados de capital, y después utilizaría cualquier subvención para reembolsar deuda o la distribuiría como dividendo a sus accionistas. Sin embargo, las Comunidades Europeas aducen que los argumentos de los Estados Unidos no respaldan su conclusión de que esas subvenciones no causan efectos. Según las Comunidades Europeas, las subvenciones estadounidenses sí influyen en el comportamiento comercial de Boeing en términos de fijación de precios y desarrollo de productos. Las Comunidades Europeas mantienen que las afirmaciones de los Estados Unidos de que Boeing no sufre restricciones financieras y podría haber sustituido las subvenciones estadounidenses reduciendo significativamente sus pagos a los accionistas y aumentando la carga de la deuda están en total contradicción con la lógica económica. Los accionistas de Boeing no habrían visto con buenos ojos una reducción espectacular de sus ingresos para sustentar un negocio de LCA económicamente inviable, limitando así aún más la capacidad de Boeing para ampliar el capital social. Incluso si Boeing hubiera optado por este camino económicamente insostenible y hubiera reducido significativamente los pagos a sus accionistas en una cuantía de 16.000 millones de dólares en recompra de acciones, esa cuantía habría sido insuficiente para sustituir los aproximadamente 19.000 millones de dólares en subvenciones estadounidenses a lo largo del período 1989-2006. Tampoco habría sido financieramente viable que Boeing sustituyera con deuda las subvenciones estadounidenses. El nivel de deuda requerido habría dado lugar a una carga de la deuda insostenible. En última instancia, esa carga habría amenazado con llevar a la empresa a la quiebra. Así pues, aunque actualmente pudiera decirse que Boeing no sufre restricciones financieras, esta situación es en sí misma consecuencia de los saneados ingresos que la empresa genera debido a las subvenciones estadounidenses. De no existir éstas y sin cambios en el comportamiento de Boeing, la BCA no sería económicamente viable, ya que generaría muy poco o ningún beneficio. Y sólo las empresas

[476] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.

[477] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.

[478] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.

económicamente viables pueden obtener fondos en los mercados de capital, ya sea como deuda o como financiación del capital.[479]

4.294 Por lo que respecta a los otros factores causales invocados por los Estados Unidos, las Comunidades Europeas mantienen que dichos factores no menoscaban su demostración de la existencia de efectos desfavorables. Las Comunidades Europeas han adoptado un enfoque unitario para establecer la causalidad, aplicando el mismo criterio que el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*. Sostienen que han establecido que, si bien es posible que otros factores hayan repercutido en el nivel absoluto de los precios y las ventas, de no ser por las subvenciones estadounidenses los precios de Airbus habrían sido significativamente mayores, y Airbus habría vendido más y aumentado significativamente su cuota de mercado.[480]

4.295 Como observación final sobre la "no atribución", las Comunidades Europeas destacan, en relación con sus alegaciones concernientes a la pérdida de ventas, que al analizar esas ventas no han pasado por alto factores no relacionados con las subvenciones. Por el contrario, han demostrado que de no ser por la magnitud de los efectos sobre los precios de las subvenciones, Airbus habría tenido éxito en las campañas de venta identificadas, en las que el precio (y no otros factores no relacionados con el precio ni las subvenciones) era el factor crucial. Las Comunidades Europeas recuerdan que han presentado pruebas derivadas de las campañas de venta que demuestran que si los precios de Boeing hubieran sido más altos en la cuantía de los efectos sobre los precios, la oferta final de Airbus habría sido económicamente más ventajosa para el cliente. Las Comunidades Europeas mantienen que también han demostrado la pérdida de ventas debida a los efectos en la tecnología.[481]

4.296 En sus alegaciones concernientes a la contención de la subida de los precios, las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que con independencia de que los precios de las LCA aumentaran o cayeran, la magnitud de los efectos sobre los precios, combinada con el poder en el mercado, la oportunidad, la capacidad y los incentivos de Boeing para utilizar esos efectos sobre los precios, fue lo bastante significativa para contener la subida de los precios de Airbus. Esto no presupone la causalidad, sino que, por el contrario, más bien la demuestra. Los diversos factores de no atribución que a juicio de los Estados Unidos han causado la caída de los precios de las LCA no eliminan esos efectos de contención significativa de la subida de los precios de Airbus derivados del uso de las subvenciones por Boeing. En última instancia, el que se ponga una etiqueta "bifurcada" o "unitaria" al análisis de la causalidad carece de importancia. Las Comunidades Europeas sostienen que lo importante es determinar si los efectos sobre los precios causados por los mecanismos del precio y la tecnología en el contexto de una competencia duopolística son de una magnitud suficientemente significativa para dar lugar a que los precios de Airbus sean más bajos de lo que de otro modo habrían sido.[482]

c) Argumentos relativos al período de referencia

4.297 Las Comunidades Europeas aducen que 2004-2006 es un período de referencia razonable que refleja las condiciones de competencia actuales. Sostienen que el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC requieren una demostración de existencia de efectos desfavorables actuales. Por consiguiente, centran buena parte de las pruebas que respaldan sus alegaciones de

[479] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 292, párrafos 693-696; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 718-728.

[480] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 23.

[481] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 17.

[482] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.

existencia de perjuicio grave en el reciente período 2004-2006. El período de referencia 2004-2006 permite examinar los efectos de las subvenciones en condiciones de competencia que son suficientemente similares a las que actualmente existen. En comparación, las Comunidades Europeas observan que el período "histórico" 2001-2003 fue tan distinto de las condiciones de competencia actuales que no debe formar parte del período de referencia. Las Comunidades Europeas mantienen que los dramáticos efectos del 11 de septiembre transformaron el período 2001-2003 en un "mercado de compradores", caracterizado por una demanda extraordinariamente baja. Esto, según las Comunidades Europeas, es fundamentalmente distinto del actual "mercado de vendedores", en el que la demanda de LCA se ha disparado hasta alcanzar niveles sin precedentes, y en el que tanto las ofertas de productos de Airbus como las de Boeing han cambiado de manera significativa.[483]

4.298 Las Comunidades Europeas destacan que mediante dos mecanismos causales -efectos sobre los precios y efectos en la tecnología (o el producto)- han establecido su alegación única de que las subvenciones estadounidenses en litigio causan efectos desfavorables en los tres mercados de productos LCA en cuestión (200-300 asientos, pasillo único, y 300-400 asientos). La alegación de las Comunidades Europeas atañe a los efectos desfavorables actuales, que son los que el Grupo Especial debe evaluar, y el período de referencia jurídica y fácticamente más pertinente es el período de cuatro años 2004-2007. Aun en el caso de que el Grupo Especial escogiera un período de referencia más largo, las pruebas que las Comunidades Europeas han presentado demuestran que las subvenciones estadounidenses causan un perjuicio grave por sus efectos sobre los precios y la tecnología (o el producto).[484]

4.299 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que los datos no respaldan la alegación de los Estados Unidos de que no hay una coincidencia temporal entre las magnitudes de las subvenciones y los factores de perjuicio grave.[485]

d) Argumentos relativos a los efectos de las subvenciones estadounidenses

4.300 Las Comunidades Europeas sostienen que las subvenciones estadounidenses permiten a Boeing bajar los precios de sus LCA e invertir en investigación y desarrollo aeronáuticos adicionales para futuros lanzamientos de LCA.

i) Tipo de subvenciones y determinantes de los efectos de las subvenciones estadounidenses

4.301 Las Comunidades Europeas analizan los efectos de las subvenciones en el mercado para el desarrollo de productos, la producción y los precios evaluando tres dimensiones: i) la naturaleza de la subvención (su estructura, diseño, funcionamiento); ii) su magnitud; y iii) el contexto, especialmente la situación financiera del receptor y las condiciones competitivas en el mercado pertinente. Esas tres dimensiones, sin embargo, no pueden evaluarse en aislamiento clínico; son interdependientes.[486] Las Comunidades Europeas hacen hincapié en que los Estados Unidos abandonaron su argumento anterior -presentado en su primera comunicación escrita- de que una evaluación de los efectos de una subvención tiene que basarse en el tipo de contribución financiera de que se trate (por ejemplo,

[483] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 15.

[484] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

[485] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.

[486] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 329; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 425.

donación, préstamo, reducción fiscal, etc.), y ahora aceptan el marco propuesto por las Comunidades Europeas para analizar los efectos de las subvenciones estadounidenses.[487]

4.302 Las Comunidades Europeas también afirman que los dos consultores estadounidenses, Greenwald y Stiglitz, aceptan su caracterización de los determinantes de los efectos.[488] En un intento de caracterizar distintos "tipos" de subvenciones para evaluar sus efectos, esos consultores basan su informe en las mismas tres dimensiones descritas en el párrafo anterior. No obstante, según las Comunidades Europeas, su informe adolece de falta de rigor analítico, profundidad y precisión. La clasificación de las subvenciones por Greenwald y Stiglitz es imprecisa y tautológica, adolece de superposiciones en su alcance y es, en consecuencia, redundante, y transcurre por distintos niveles de abstracción.[489] Es importante señalar que su informe no contiene un examen tanto de la magnitud de la subvención como de otras condiciones de competencia en los mercados de LCA, y pasa totalmente por alto los hechos que prevalecen en esta diferencia.[490] En contraste, el marco analítico presentado reiteradamente por las Comunidades Europeas desde su primera comunicación escrita vincula con precisión el contexto, la naturaleza y la magnitud de las subvenciones con sus efectos en el desarrollo de productos, la producción y la fijación de precios en los mercados pertinentes. Las Comunidades Europeas insisten en que su criterio para examinar los efectos de las subvenciones estadounidenses es, a su juicio, el adecuado, y estiman que el Grupo Especial debe adoptarlo para hacer su propia evaluación.[491]

ii) Naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos

4.303 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo han ayudado a Boeing a desarrollar e introducir pronto en el mercado determinados productos innovadores, entre ellos el 787. Además, todas las subvenciones estadounidenses que benefician a Boeing repercuten en los precios de sus LCA al operar en una de como mínimo dos amplias formas. Las Comunidades Europeas sostienen que o bien i) proporcionan un flujo de caja adicional no relacionado con la explotación que Boeing puede invertir en la rebaja de sus precios, así como en investigación y desarrollo adicional para reducir sus costos de investigación, desarrollo, producción y venta de las familias de LCA 787, 737 y 777; o ii) reducen directamente los costos unitarios marginales de Boeing relacionados con la producción y venta de las familias de LCA 787, 737 y 777. Las Comunidades Europeas observan que durante el período de referencia 2004-2006 Boeing disfrutó de 4.900 millones de dólares en beneficios de subvenciones estadounidenses, lo que aumentó el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing, así como de 259 millones de dólares en beneficios de subvenciones estadounidenses que redujeron directamente los costos unitarios marginales de Boeing.[492]

---

[487] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 371, párrafos 282 y 283.

[488] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 421.

[489] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 328; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 387; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafos 423-426.

[490] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 341; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafos 383 y 384; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 426; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 472.

[491] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 328; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 454.

[492] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 17.

4.304 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que las subvenciones de la NASA y el DOD para investigación y desarrollo, incluida la ayuda prestada por empleados de la NASA y el DOD, proporcionaron a Boeing los conocimientos, experiencia y confianza necesarios para lanzar el 787 en 2004. Este pronto lanzamiento permitió a Boeing arrebatar cuota de mercado y ventas a las LCA competidoras de Airbus A330, A350 original y la nueva A350XWB. En lo que respecta a las subvenciones de la NASA para investigación y desarrollo, el Sr. Willshire, Director adjunto de la Dirección de investigaciones aeronáuticas en el Centro de investigación de la NASA en Langley, así lo verificó cuando explicó lo siguiente: "si la NASA no hubiera financiado las investigaciones en entredicho, probablemente hoy en día no dispondríamos de los resultados de las investigaciones y los descubrimientos ...". Las Comunidades Europeas observan que ellas no podrían haberlo dicho mejor. Ningún Boeing 787 en su forma actual estaría saliendo de la línea de montaje en las instalaciones de Boeing en 2008 de no haber sido por las subvenciones de la NASA que apoyaron las investigaciones de Boeing sobre sus tecnologías cruciales.[493]

4.305 Las Comunidades Europeas mantienen que la estructura, diseño y funcionamiento de las subvenciones estadounidenses, es decir, su propia naturaleza, respaldan sus alegaciones de efectos desfavorables. Observan que han establecido que todas las subvenciones estadounidenses que benefician a Boeing causan "efectos sobre los precios". Es decir, esas subvenciones hacen que Boeing cobre precios inferiores a los que la empresa cobraría si no existieran. Las Comunidades Europeas aducen, además, que las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo tienen "efectos en la tecnología" y "efectos en los productos". Es decir, las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo permitieron a Boeing lanzar antes productos tecnológicamente innovadores, y venderlos a un precio inferior al que la empresa habría podido de otro modo obtener. Las Comunidades Europeas abordan en su segunda comunicación escrita varios argumentos de los Estados Unidos relativos a la naturaleza de las subvenciones en litigio.[494]

4.306 En primer lugar, las Comunidades Europeas rebaten los argumentos de los Estados Unidos sobre la agregación de subvenciones. Los Estados Unidos sugieren una evaluación de la naturaleza de las subvenciones estadounidenses basada en cuatro grupos separados, clasificados conforme al tipo de contribución financiera de que se trate. A juicio de las Comunidades Europeas, las categorías propuestas por los Estados Unidos no encajan con la disposición del Acuerdo SMC en virtud de la cual el Grupo Especial debe evaluar las subvenciones estadounidenses a la luz de su "vinculación ... con la variable particular que muestra los efectos" en cuestión, es decir, los precios de Boeing o las ofertas de productos de Boeing. En contraste, las Comunidades Europeas sostienen que han establecido que: i) todas las subvenciones estadounidenses en litigio tienen el efecto de liberar efectivo de Boeing, que lo utilizará para bajar el precio de sus aeronaves; y ii) las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo tienen el efecto independiente y adicional de acelerar el desarrollo por Boeing de tecnologías innovadoras para aplicación a sus LCA.[495]

4.307 Las Comunidades Europeas concluyen que las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí demuestran que todas las subvenciones estadounidenses tienen una vinculación suficiente con los efectos sobre los precios en cuestión. Concluyen, asimismo, que todas las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo tienen una vinculación suficiente con los efectos sobre la tecnología y los precios en cuestión. Procede, por tanto, agregar todas esas subvenciones a efectos de evaluar sus efectos.[496]

---

[493] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 23.

[494] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 52.

[495] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 53.

[496] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

iii) Magnitud de las subvenciones estadounidenses

4.308 Las Comunidades Europeas afirman que en 2004-2006 la división de LCA de Boeing disfrutó, en promedio, de 1.700 millones de dólares anuales en beneficios conferidos por las subvenciones estadounidenses. Esto se traduce en un promedio de 4,6 millones de dólares para cada 787, 2,4 millones de dólares para cada 737, y 5,5 millones de dólares para cada 777 vendido. Las Comunidades Europeas mantienen que esas cantidades son significativas, vistas tanto desde la perspectiva de la magnitud anual total de las subvenciones para la división de LCA de Boeing como de las tasas de subvención correspondientes por aeronave.[497]

4.309 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos de que las subvenciones estadounidenses a Boeing son muy reducidas y no afectaron a la capacidad de la empresa para lograr una ventaja competitiva sobre su único competidor, es decir, Airbus. Sostienen que los Estados Unidos llegan a esta conclusión simplemente deseando que la mayoría abrumadora de las subvenciones estadounidenses no existiera, y limitando el cálculo de su magnitud al único programa de subvención que según reconocen constituye una subvención, es decir, el programa EVE/IET. Esto, según las Comunidades Europeas, es simplemente increíble. Los cálculos de las Comunidades Europeas demuestran que en la mayoría de los años las subvenciones estadounidenses representaron bastante más del 50 por ciento de los ingresos netos de Boeing, y que en muchos casos incluso sobrepasaron los ingresos netos de Boeing.[498]

4.310 Las Comunidades Europeas sostienen que su demostración de la existencia de efectos desfavorables causados por las subvenciones estadounidenses que benefician a Boeing deriva de muchos factores. Sin embargo, una simple evaluación de la magnitud de las subvenciones estadounidenses es suficiente para respaldar esa alegación.[499] Las Comunidades Europeas aducen que el método de asignación que propugnan revela la existencia de magnitudes muy grandes y tasas de subvención *ad valorem* muy elevadas que respaldan la existencia de efectos desfavorables. Observan, por ejemplo, que en 2006 las LCA de Boeing vendidas en campañas de venta competitivas contra Airbus se beneficiaron en promedio de 5,8 millones de dólares para cada 737, 13,6 millones de dólares para cada 777, y 11,1 millones de dólares para cada 787. Esto representa tasas de subvención *ad valorem* que van del 11,07 por ciento al 15,99 por ciento. Las Comunidades Europeas sostienen que no hay ningún fundamento racional para concluir que subvenciones de tal magnitud a un competidor en un duopolio no tienen una repercusión significativa en los precios, las ventas y la cuota de mercado de Airbus. A falta de las subvenciones estadounidenses, y sin un cambio del comportamiento comercial de Airbus, el segmento de LCA de Boeing no habría sido una entidad económicamente viable. Las Comunidades Europeas demuestran que de 1989 a 2006 el segmento de LCA de Boeing habría generado unos ingresos netos sobre el capital invertido significativamente inferiores al costo del capital. Esos ingresos habrían sido insuficientes para justificar que continuara invirtiendo en LCA. Los Profesores Whitelaw y Zarowin, de la Universidad de Nueva York, corrigiendo los errores en los análisis presentados por tres consultores de los Estados Unidos, debidos: i) a que no ajustaron los ingresos de explotación y el costo medio ponderado del capital de manera coherente con su eliminación del efectivo en el capital invertido; y ii) a los errores en su forma de tratar las pérdidas y ganancias, activos y pasivos relacionados con pensiones, han demostrado que la BCA no podía seguir siendo económicamente viable sin las subvenciones estadounidenses y un cambio en sus políticas de fijación de precios y desarrollo de productos.[500] Así pues, las pruebas

[497] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.

[498] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.

[499] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 47.

[500] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 244.

disponibles confirman que las subvenciones estadounidenses modificaron el comportamiento comercial de la BCA.[501] Las subvenciones estadounidenses permitieron a la BCA ofrecer sus LCA a precios más bajos y acelerar el desarrollo de sus productos más de lo que de otro modo habría sido económicamente viable. Unos precios más bajos y un desarrollo más acelerado de los productos causan, a su vez, una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, y un desplazamiento y obstaculización de las LCA de Airbus.

4.311 Las Comunidades Europeas aducen que si Boeing hubiera tomado a préstamo en los mercados de capital la cuantía total de las subvenciones estadounidenses en el período 1989-2006 para financiar los mismos niveles de inversión, como los Estados Unidos sugieren que habría hecho, la empresa se habría derrumbado bajo el peso de una carga de la deuda cada vez mayor. De hecho, los cálculos de ITR demuestran que los mercados financieros no habrían permitido a Boeing asumir una deuda adicional de esa cuantía, o como mínimo lo habrían hecho a precios prohibitivamente elevados. Otra alternativa para Boeing, si bien también ésta económicamente insostenible, habría consistido en reducir significativamente los pagos a los accionistas, convirtiendo así la empresa en la inversión no viable arriba mencionada. No obstante, aunque Boeing hubiera suspendido el pago de dividendos a sus accionistas en una cuantía de 16.000 millones de dólares en recompra de acciones, esa cuantía habría sido insuficiente para sustituir los aproximadamente 19.000 millones de dólares en subvenciones estadounidenses a lo largo del período 1989-2006.[502] Las Comunidades Europeas estiman que estas pruebas también demuestran que, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, Boeing habría tenido que modificar su comportamiento comercial -es decir, cobrar precios más altos y desarrollar más tarde sus productos, u ofrecerlos con menos capacidades tecnológicas- si no hubiera recibido las subvenciones estadounidenses.[503]

4.312 Las Comunidades Europeas rebaten las críticas injustificadas de los Estados Unidos sobre el método de ITR para calcular la magnitud de las subvenciones estadounidenses. Esa magnitud se basa en el método utilizado por los Estados Unidos para calcular los derechos compensatorios, y no adolece de ninguno de los vicios alegados por los Estados Unidos.[504]

4.313 En su réplica, las Comunidades Europeas hacen hincapié en lo que a su juicio constituyen varias de las más notables caracterizaciones erróneas por los Estados Unidos de las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas relativos a los efectos desfavorables. En primer lugar, las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos sobre la alegación de las Comunidades Europeas de que "la magnitud de las supuestas subvenciones es, en y por sí misma, suficiente para demostrar la existencia de un nexo causal entre ellas y los precios de Boeing ...". De hecho, como se indicó en su declaración oral y en su respuesta a la pregunta 84, las Comunidades Europeas sostienen que la magnitud de la subvención -habida cuenta de la situación financiera de Boeing y de las expectativas sobre el comportamiento de una entidad comercial racional- permite inferir que Boeing utiliza las subvenciones para reducir los precios y/o invertir en el desarrollo de productos, causando así daños competitivos a Airbus.[505] Dicho esto, las Comunidades Europeas explican que la magnitud de las subvenciones sólo es un elemento en sus pruebas de la causalidad, que se combina con su demostración de que la naturaleza y magnitud de las subvenciones estadounidenses permiten a Boeing causar efectos desfavorables; de que la posición duopolista de Boeing en los mercados de LCA, muy sensibles a los precios, brindó a Boeing el mayor incentivo posible para utilizar las subvenciones para rebajar el precio de sus productos; de que las campañas de

[501] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafos 226-231; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 378, párrafos 350-353.
[502] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 292, párrafo 694.
[503] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 50.
[504] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 51.
[505] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.

venta competitivas brindan a Boeing la oportunidad de utilizar las subvenciones para causar efectos desfavorables; y de que las pruebas relativas al uso por Boeing de otros ahorros de costos para rebajar los precios y aumentar su cuota de mercado, junto con las pruebas de ese comportamiento de Boeing en los mercados de LCA, respaldan firmemente la inferencia de que Boeing utiliza las subvenciones estadounidenses para rebajar de manera significativa sus precios. Así pues, la tentativa de los Estados Unidos de describir erróneamente todas esas pruebas como si sólo representaran una magnitud debe rechazarse.[506]

iv) Efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses

4.314 Las Comunidades Europeas reiteran que por operación del mecanismo de los efectos sobre los precios las subvenciones estadounidenses causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento u obstaculización, o amenaza de todo ello, en los tres mercados de productos LCA en cuestión. En primer lugar, la naturaleza y magnitud de las subvenciones estadounidenses otorgan a Boeing la capacidad de causar efectos desfavorables. En segundo lugar, las condiciones de competencia ofrecen a Boeing un gran incentivo para utilizar las subvenciones para bajar el precio de sus productos. En tercer lugar, las campañas de venta competitivas ofrecen a Boeing la oportunidad de utilizar las subvenciones para causar efectos desfavorables. Y, en cuarto lugar, Boeing efectivamente usa sus subvenciones para bajar los precios de sus LCA.[507] Por lo que respecta al uso efectivo de las subvenciones por Boeing, las Comunidades Europeas explican que, a falta de las subvenciones estadounidenses, y a la luz de su situación financiera, ningún agente comercial racional, incluida Boeing Commercial Airplanes, adoptaría las mismas decisiones en materia de fijación de precios y desarrollo de productos aunque dispusiera de los recursos financieros necesarios. Las Comunidades Europeas aducen, además, que han demostrado que en cualquier caso Boeing no disponía de los recursos financieros necesarios para adoptar las mismas decisiones en materia de fijación de precios y desarrollo de productos. Por último, las Comunidades Europeas mantienen que también han demostrado que Boeing utiliza regularmente ahorros de costos similares a los resultantes de las subvenciones estadounidenses para reducir precios y aumentar cuota de mercado. Colectivamente, esas pruebas permiten claramente inferir que Boeing utiliza las subvenciones estadounidenses para reducir significativamente sus precios, causando así efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas relacionados con LCA.[508]

4.315 Las Comunidades Europeas consideran que como las subvenciones estadounidenses son de una magnitud suficiente para causar los efectos desfavorables alegados, en la presente diferencia no es preciso determinar la cuantía exacta de los efectos sobre los precios. Pese a ello, presentan pruebas adicionales de efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses.[509]

4.316 En lo tocante a los efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses, las Comunidades Europeas explican que han presentado al Grupo Especial dos opciones alternativas para evaluarlas. En primer lugar, han identificado la magnitud por aeronave de las subvenciones estadounidenses, utilizando un método de asignación basado en conceptos aplicables a los derechos compensatorios. Esos valores representan las magnitudes de las subvenciones por aeronaves que permitieron a Boeing aprovechar sus incentivos y oportunidades para reducir sus precios en competencia con Airbus. Otras pruebas demuestran que Boeing actuó aprovechando esos incentivos.

---

[506] Resumen de la declaración final no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.

[507] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 25.

[508] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 26.

[509] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En segundo lugar, las Comunidades Europeas han presentado pruebas de un efecto uno-por-uno sobre los precios de las subvenciones que reducen los costos unitarios marginales de Boeing (o aumentan sus ingresos unitarios marginales), y además han presentado una cuantificación de los efectos sobre los precios de las subvenciones que aumentan el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing, basada en un modelo económico desarrollado por Luís Cabral, Profesor de Economía en la Stern School of Business de la Universidad de Nueva York.[510] Las Comunidades Europeas aducen asimismo que las subvenciones estadounidenses permiten a Boeing establecer estratégicamente los precios y los volúmenes de venta en los mercados mundiales conforme a sus necesidades comerciales. Además, las subvenciones permiten a Boeing bajar sus precios en una cuantía que es aproximadamente similar a la de las subvenciones. Las Comunidades Europeas sostienen que los argumentos de los Estados Unidos relativos al acceso irrestricto de Boeing a la financiación no refutan esas conclusiones del modelo del Profesor Cabral.[511]

4.317 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas recuerdan que han examinado las subvenciones estadounidenses que causan efectos sobre los precios dividiéndolas en dos subgrupos: i) subvenciones que reducen los costos unitarios marginales de Boeing y ii) subvenciones que aumentan el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing mediante la aportación de recursos adicionales. Con respecto a todas las subvenciones, los ejecutivos de Boeing reconocen que Boeing transfiere a sus clientes sus ahorros de costos.[512]

4.318 Las Comunidades Europeas mantienen que el primer grupo de subvenciones llevó a Boeing a reducir sus precios en la magnitud total de la subvención, porque conocía exactamente la cuantía de la subvención disponible en la fecha de entrega de la aeronave, y no tenía ninguna incertidumbre por lo que respecta a la continuidad de esa subvención. En otras palabras, Boeing pudo reducir sus precios en la cuantía total de las subvenciones.[513]

4.319 Las Comunidades Europeas también mantienen que los Estados Unidos aducen indebidamente que la retirada del impuesto EVE/IET es una prueba de la "incertidumbre" de Boeing sobre la disponibilidad de esa subvención, que en consecuencia no podía haberse reflejado en los precios de Boeing. No obstante, las pruebas y los argumentos de los Estados Unidos en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* demuestran que Boeing tuvo en cuenta las subvenciones EVE/IET al fijar los precios de sus aeronaves. Al poner fin a las medidas EVE/IET, el Congreso de los Estados Unidos consideró que estaba obligado a aplicar la cláusula de anterioridad a los contratos de ventas existentes, e incluso a las opciones de pedidos adicionales de LCA que se ejercitarían en virtud de esos contratos existentes. Como confirmaron los Estados Unidos en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, la cláusula de anterioridad proporciona a las empresas extranjeras y nacionales la oportunidad de efectuar ajustes y proteger a entidades que podrían haber modificado su comportamiento por confiar en un trato fiscal establecido hacía tiempo por la legislación anterior. Así pues los Estados Unidos reconocen que los contribuyentes, al estructurar sus transacciones exteriores, confiaban en las disposiciones EVE/IET. La actuación del Congreso y el Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos para proteger las expectativas legítimas de empresas como Boeing demuestra, a juicio de las Comunidades Europeas, que Boeing no tenía ninguna incertidumbre por lo que respecta a la disponibilidad de las subvenciones EVE/IET para las ventas realizadas antes de que se pusiera fin a la medida. De manera análoga, por lo que respecta a las reducciones del tipo impositivo B&O por el Estado de Washington y la ciudad de Everett, no hay

[510] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 378, párrafo 278.
[511] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.
[512] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 55.
[513] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 56.

incertidumbre alguna, porque el Acuerdo sobre el proyecto Olympus Master Site garantiza el valor económico de esas subvenciones.[514]

4.320 Por lo que respecta al segundo grupo de subvenciones, las Comunidades Europeas también mantienen que han demostrado que dichas subvenciones suplementan los recursos de que Boeing dispone para investigación, desarrollo, producción y venta de toda la línea de productos LCA, permitiendo así ahorros de costos que se transfieren a los clientes en forma de precios más bajos. Más concretamente, las Comunidades Europeas han demostrado que, contrariamente a lo que alegan los Estados Unidos, cada una de las subvenciones estadounidenses tiene los efectos sobre los precios y la tecnología que las Comunidades Europeas afirman, porque las subvenciones estadounidenses o bien: i) reducen los impuestos, ii) aumentan los conocimientos y la capacidad tecnológica de Boeing gratuitamente, iii) reducen los costos y mejoran la competitividad frente a Airbus, porque la NASA y el DOD proporcionan servicios de investigación y desarrollo, equipos, instalaciones y empleados, iv) disminuyen los gastos en investigación y desarrollo porque el costo de la investigación y desarrollo de la BCA no se reembolsa. Además, los bonos KDFA permitieron a Boeing obtener más ventajas de Spirit para su instalaciones de Wichita, al tiempo que la donación del Departamento de Trabajo al Edmonds Community College redujo los costos de formación de los trabajadores del Boeing 787.[515]

4.321 Las Comunidades Europeas aducen seguidamente que han demostrado que el modelo del Profesor Cabral respalda sus alegaciones de existencia de efectos desfavorables. En un modelo dinámico de competencia duopolística, el Profesor Cabral cuantifica los efectos sobre los precios -pero no los efectos en la tecnología- de las subvenciones estadounidenses que proporcionaron a Boeing flujo de caja no relacionado con la explotación en el período 1989-2006. El Profesor Cabral estima que la repercusión total de cada dólar de subvención es de 87,8 centavos en descuentos de precios, de los que 59,0 centavos resultan de una fijación de precios agresiva para hacer caer la curva de aprendizaje y capturar clientes que podrían repetir; y 28,8 centavos de inversiones en investigación y desarrollo que resultan en mejores aeronaves y precios más bajos sobre una base calidad-precio. El Profesor Cabral calcula reducciones de precios por una cuantía de 16.800 millones de dólares en el período 1989-2022 como resultado de los 16.900 millones de dólares en subvenciones estadounidenses concedidas en 1989-2006, es decir, efectos sobre los precios de aproximadamente la misma magnitud que la cuantía de las subvenciones.[516]

4.322 Las Comunidades Europeas explican que el modelo del Profesor Cabral adopta un planteamiento normalizado para determinar mediante modelos el comportamiento económico y refleja las investigaciones económicas más recientes. Su planteamiento equilibra debidamente la necesidad de que el modelo sea sencillo con la necesidad de que incluya y tenga en cuenta todas las características cruciales para determinar la manera en que Boeing utiliza las subvenciones estadounidenses. Es importante destacar que el modelo se basa en los principales factores que caracterizan a los mercados de LCA, entre ellos la sensibilidad a los precios de las campañas de ventas; las curvas de aprendizaje muy pronunciadas aplicables a la producción de LCA, que recompensan los mayores niveles de ventas y cuota de mercado de Boeing con costos de producción más bajos; la existencia de costos no despreciables por cambio de proveedor, que ofrecen a Boeing un incentivo para bajar actualmente los precios de las aeronaves a fin de cobrar precios relativamente más altos en el futuro; y la posibilidad que los compradores de LCA tienen de cuantificar muchas de las diferencias cualitativas entre características de LCA mediante el uso de un análisis del valor actual neto. Además, las variables en términos de insumos del modelo del Profesor Cabral se basan en datos de Boeing disponibles o en estimaciones razonables. Un amplio análisis de la sensibilidad, en el que todos los parámetros del modelo se modifican simultáneamente, arroja resultados estables, lo que

[514] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 57.
[515] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 58.
[516] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, nota 561.

confirma la solidez del modelo Cabral ante variaciones de parámetros cruciales y fortalece las alegaciones de las Comunidades Europeas.[517]

4.323 Las Comunidades Europeas consideran que la crítica que los Estados Unidos hacen de ese modelo se basa en gran medida en interpretaciones y descripciones inexactas del análisis del Profesor Cabral. En particular, los Estados Unidos tienen una opinión demasiado simplista de la repercusión en el comportamiento inversor de los mercados de capital imperfectos, las restricciones financieras y el flujo de caja derivado de las inversiones.[518] También refutan las alegaciones de los Estados Unidos mediante pruebas empíricas que respaldan claramente el modelo del Profesor Cabral. Además, los propios consultores de los Estados Unidos contradicen algunas de sus críticas. Según las Comunidades Europeas, ninguno de los argumentos de los Estados Unidos invalida las constataciones del Profesor Cabral ni el valor probatorio de esas constataciones para establecer una relación causal entre las subvenciones estadounidenses y los efectos desfavorables. Los efectos sobre los precios determinados por el Profesor Cabral son, por tanto, válidos, y respaldan los argumentos de las Comunidades Europeas y otras pruebas que demuestran los efectos desfavorables causados por las subvenciones estadounidenses.[519]

4.324 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que en un examen de los efectos desfavorables actuales la distribución de una subvención a lo largo del tiempo es un factor importante a tener en cuenta. Concretamente, sostienen que un agente económico racional tendría en cuenta, en el momento de hacer el pedido, cualquier cosa que pudiera repercutir en los ingresos globales y la rentabilidad que ese pedido generará una vez entregado -a pesar de que el precio de venta, y naturalmente cualquier otro ingreso, como el de las subvenciones, no se recibe hasta varios años después-. Por ejemplo, a la luz de las condiciones de competencia específicas del mercado del producto en cuestión, Boeing sabe que una parte de sus obligaciones fiscales en 2010 se condonará sobre la base de ingresos declarados en 2010, y puede tener en cuenta esa reducción al negociar la venta de una aeronave. Así pues, las Comunidades Europeas sostienen que la estructura de las transacciones y el momento en que tienen lugar en ese mercado específico hacen posible que se produzcan efectos desfavorables como consecuencia del compromiso de conceder en el futuro subvenciones, incluso las derivadas del compromiso de conceder ventajas fiscales en el futuro.[520]

4.325 Por lo que respecta al 787, las Comunidades Europeas identifican algunas subvenciones vinculadas exclusivamente a esa aeronave. Según las Comunidades Europeas, las pruebas demuestran que determinadas exenciones fiscales acordadas por el Estado de Washington, la mayor parte de las subvenciones para infraestructura, formación y de otra naturaleza concedidas por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado, los bonos emitidos por la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas, la ayuda para investigación y desarrollo proporcionada por la NASA por medio de su Programa ACT, y la donación para formación de trabajadores proporcionada por el Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, están vinculados al 787.[521]

4.326 Las Comunidades Europeas sostienen que en muchas campañas de venta perdidas por Airbus la diferencia entre las ofertas de Airbus y Boeing era mucho menor que la magnitud o los efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses. Además, de no ser por esos miles de millones en subvenciones estadounidenses, Boeing se habría visto obligada a cobrar precios más altos, y como consecuencia de ello Airbus habría obtenido ventas adicionales, y en general los precios de sus LCA para todos los pedidos cerrados durante el período de referencia habrían sido más altos.

[517] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 376, párrafo 337; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 383, párrafo 542.
[518] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 59.
[519] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 754-756, 785.
[520] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 60.
[521] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 61.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas concluyen que dada la sensibilidad a los precios y al valor de muchas campañas de venta, y habida cuenta de los significativos beneficios de escala de la producción de LCA, Boeing tiene fuertes incentivos para aprovechar los beneficios de las subvenciones estadounidenses en campañas de venta competitivas a costa de su único competidor, es decir, Airbus.[522]

4.327 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que haga caso omiso de los argumentos de los Estados Unidos de que determinados daños para Airbus identificados por los Estados Unidos pueden atribuirse a factores no relacionados con las subvenciones, porque son irrelevantes. A juicio de las Comunidades Europeas, sería, desde luego, adecuado que un grupo especial evaluara esos factores financieros negativos como factores de no atribución si estuviera examinando una alegación de daño importante al amparo del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC. Sin embargo, este Grupo Especial no tiene ante sí tal alegación.[523]

4.328 Las Comunidades Europeas sostienen que en la sesión confidencial de la segunda reunión con el Grupo Especial refutaron argumentos infundados de los Estados Unidos sobre las pruebas concernientes a campañas de venta específicas, y demostraron en qué modo las subvenciones estadounidenses pueden causar efectos desfavorables en campañas de venta específicas conteniendo la subida de los precios y causando pérdidas de ventas y desplazamiento y obstaculización de las cuotas de mercado.[524]

v) Efectos en la tecnología de las subvenciones estadounidenses

4.329 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones estadounidenses causan efectos desfavorables no sólo mediante efectos sobre los precios, sino también mediante efectos en la tecnología. En otras palabras, de no ser por las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo Boeing habría necesitado mucho más tiempo, y tendría que haber asumido bastantes más riesgos y costos, para lanzar y entregar una aeronave tan tecnológicamente innovadora como el 787. Las características del 787 que las subvenciones hicieron posibles -tecnologías innovadoras, pronta disponibilidad y bajo precio- dan lugar a contención de la subida de los precios, pérdida de ventas y pérdida de cuota de mercado para la LCA competidora de Airbus, así como a una amenaza de todo ello.[525]

4.330 Las Comunidades Europeas afirman que las abundantes pruebas que han presentado demuestran que decenios de subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo han permitido y siguen permitiendo a Boeing investigar, diseñar, desarrollar, producir y vender una LCA 787 tecnológicamente innovadora, que utiliza, por ejemplo, un 50 por ciento de materiales compuestos, años antes de lo que podría haber hecho por sí sola. Concretamente, los conocimientos, la experiencia y la confianza obtenida por los ingenieros de Boeing durante decenios de participación en programas de investigación y desarrollo apoyados por la NASA y el DOD han proporcionado a Boeing la capacidad de identificar, en el momento óptimo, la solución óptima para el diseño del 787.[526]

---

[522] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

[523] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 23.

[524] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 31.

[525] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 27.

[526] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 28.

4.331 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos que iguala el valor exacto en dólares de las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo con los beneficios tecnológicos obtenidos por Boeing de su participación en programas de investigación y desarrollo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos. Demuestran que los conocimientos, la experiencia y la confianza que los ingenieros de Boeing obtuvieron de su participación en esos programas es muy superior al simple valor en dólares de esos contratos de investigación y desarrollo.[527] Las Comunidades Europeas aducen que, además de determinadas subvenciones para investigación y desarrollo que otorgaron un beneficio financiero a Boeing, hay un beneficio tecnológico "multiplicador" conexo, y de hecho adicional, consistente en conocimientos, experiencia y confianza relacionados con la investigación y el desarrollo para LCA. Este beneficio tecnológico "multiplicador" deriva de la colaboración facilitada por las subvenciones entre Boeing e ingenieros de la NASA y el DOD, que otorga beneficios a Boeing porque aumenta, mediante conocimientos y transferencia de tecnología, la calidad de las investigaciones realizadas por Boeing en el marco de programas de investigación y desarrollo apoyados por el Gobierno de los Estados Unidos. Esas investigaciones en colaboración suelen generar mejores resultados en menos tiempo. Lo crucial para el desarrollo de LCA es el conocimiento acumulado y la experiencia práctica que los ingenieros de Boeing obtuvieron de su participación en actividades de investigación y desarrollo en colaboración con ingenieros de la NASA y el DOD. Por lo demás, los ingenieros de Boeing tienen acceso a las instalaciones de investigación y ensayo de la NASA, así como a informes y bases de datos que contienen resultados de investigaciones sobre diversas esferas tecnológicas que no están disponibles comercialmente. Ese acceso mejora a su vez la calidad de la investigación realizada.[528]

4.332 Las Comunidades Europeas señalan que Airbus, en contraste con Boeing, no tuvo acceso a los resultados cruciales de la investigación y desarrollo respaldados por el Gobierno de los Estados Unidos, incluidos conocimientos, experiencia y confianza. Aunque algunos resultados de investigaciones de la NASA pueden estar a disposición del público, a menudo se publican tarde (debido a la concesión a Boeing de derechos de acceso limitado y exclusivo), Boeing generalmente posee las patentes de cualquier tecnología útil, y en cualquier caso las publicaciones de la NASA no contienen resultados cruciales que los ingenieros de Airbus puedan utilizar actualmente en su diseño de LCA. Como consecuencia de ello, para desarrollar y entregar el A350XWB, Airbus necesitará tres años más que Boeing para desarrollar y entregar el 787.[529]

4.333 Las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos y Boeing admiten que Boeing aplicó en el 787 tecnologías desarrolladas con ayuda del Gobierno de los Estados Unidos. Esa admisión incluye: i) una exposición de Boeing en la que reconoce que aplicó en el 787 tecnologías desarrolladas a partir de investigación y desarrollo financiados por la NASA; ii) la admisión por los Estados Unidos de que el 787 de Boeing no existiría en su forma actual de no ser por las subvenciones de la NASA que apoyaron las investigaciones sobre tecnologías cruciales efectuadas por Boeing; iii) la aceptación de la evaluación de las Comunidades Europeas de que los resultados de las subvenciones de la NASA para investigación y desarrollo tienen un "efecto multiplicador" (*véase* el examen *supra*); iv) la admisión de que Boeing aprovechó los conocimientos, experiencia y confianza obtenidos por sus ingenieros mediante su participación en el Programa avanzado sobre fuselaje de tecnología de materiales compuestos ("ATCAS") de la NASA para diseñar y desarrollar el fuselaje de materiales compuestos del 787; y v) la admisión de que los trabajos realizados por Boeing

[527] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 838 y 839.
[528] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafos 286 y 287.
[529] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 29.

en el marco del ATCAS proporcionaron a la empresa una hoja de ruta para ulteriores investigaciones.[530]

4.334 Por último, las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que el lanzamiento por Airbus del A380 en 2000, y no los efectos en la tecnología de las subvenciones estadounidenses, es la causa de los efectos desfavorables, argumento que consideran erróneo. Sostienen que la decisión de Airbus de centrarse en el A380 en 2000 tenía sentido comercial, y que Airbus no tuvo que reaccionar en el mercado de LCA de 200-300 asientos hasta 2004, cuando Boeing lanzó el 787 con ayuda de la NASA y el DOD.[531]

vi) Relación entre los efectos sobre los precios y en la tecnología de las subvenciones estadounidenses

4.335 Las Comunidades Europeas explican que cada dólar de subvención estadounidense para investigación y desarrollo puede proporcionar una entre dos series de beneficios a Boeing.[532] Por un lado, una cantidad dada de subvención para investigación y desarrollo puede otorgar a Boeing un beneficio que es de naturaleza directamente financiera y que consiste en el valor de mercado de la investigación y desarrollo realizados (menos cualesquiera recursos financieros aportados por Boeing para la investigación y desarrollo). En otras palabras, consiste en el valor de la investigación y desarrollo, para los cuales Boeing no tuvo que gastar sus propios recursos financieros. Además, esa misma cuantía de subvención para investigación y desarrollo otorga un beneficio que es de naturaleza tecnológica, consistente en los conocimientos, experiencia y confianza adicionales obtenidos por los ingenieros de Boeing al realizar la investigación y desarrollo en cooperación con ingenieros de la NASA y el DOD en lugar de hacerlo por sí solos -es decir, el beneficio tecnológico "multiplicador"-.[533]

4.336 Por otro lado, una cantidad dada de subvención para investigación y desarrollo puede otorgar únicamente a Boeing los beneficios tecnológicos de actividades de investigación y desarrollo que la propia Boeing no habría realizado por si misma. En ese caso, la totalidad de los conocimientos, experiencia y confianza obtenidos por los ingenieros de Boeing constituiría el beneficio tecnológico.[534]

e) Argumentos relativos a los tres mercados de LCA

4.337 Las Comunidades Europeas recuerdan que según los Estados Unidos tres familias de LCA de Boeing subvencionadas compiten directamente con tres familias de LCA de Airbus "similares" correspondientes. Así pues, las Comunidades Europeas estiman que a efectos de evaluar sus alegaciones de perjuicio grave, los Estados Unidos convienen en que la competencia entre Boeing y Airbus tiene lugar en tres de los cinco mercados de productos LCA: la familia 737NG de Boeing compite con la familia A320 de Airbus; la familia 787 de Boeing compite con la familia A330, la familia A350 original y el A350XWB-800 de Airbus; y la familia 777 de Boeing compite con la familia A340 de Airbus y el A350XWB-900 y -1000. Airbus y Boeing no ofrecen productos competidores en ninguno de los dos últimos mercados de productos LCA: la familia 747 de Boeing cubre el mercado de LCA de fuselaje ancho con 400-500 asientos; y el Airbus A380 cubre el mercado de LCA de fuselaje ancho con 500 o más asientos.[535] Las Comunidades Europeas confirman

[530] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 371, párrafos 288-290.

[531] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 30.

[532] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 280.

[533] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 281.

[534] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 282.

[535] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1.161.

que no impugnan ningún efecto actual sobre los precios derivado de las subvenciones estadounidenses que históricamente beneficiaron al 717, el 757 y el 767, porque Boeing o bien ya no produce o no comercializa activamente esas LCA.[536]

4.338 Por lo que respecta a sus argumentos y pruebas de existencia de efectos desfavorables en los tres mercados de LCA competitivos, las Comunidades Europeas alegan que las subvenciones estadounidenses para el 787 causan un efecto significativo de pérdida de ventas y contención de la subida de los precios en el mercado mundial, así como desplazamiento y obstaculización en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países. Alegan que las subvenciones estadounidenses para el 737 también causan una pérdida significativa y una contención significativa de la subida de los precios en el mercado mundial, así como desplazamiento y obstaculización en mercados de terceros países. Las Comunidades Europeas alegan además que las subvenciones estadounidenses para el 777 causan un efecto significativo de pérdida de ventas y contención de la subida de los precios en el mercado mundial, así como desplazamiento y obstaculización en mercados de terceros países.

4.339 Las Comunidades Europeas alegan a continuación que han refutado los argumentos de los Estados Unidos sobre el 787. Aducen que las pruebas demuestran que Airbus sufrió debido al lanzamiento por Boeing, posibilitado por las subvenciones, de productos tecnológicamente innovadores. Concretamente, sostienen que las subvenciones estadounidenses permitieron a Boeing lanzar el 787 i) cuando lo hicieron, ii) con la capacidad tecnológica y iii) al precio al que lo hicieron. De hecho, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, el Boeing 787 Dreamliner es el producto de muchos años de participación de Boeing en programas de investigación y desarrollo respaldados por el Gobierno de los Estados Unidos que proporcionaron a los ingenieros de Boeing los conocimientos, experiencia y confianza en tecnologías innovadoras necesarios para lanzar el 787 cuando lo hicieron y con un nivel de riesgo aceptable.[537]

4.340 Las Comunidades Europeas sostienen asimismo que sin acceso a los resultados de esas mismas investigaciones apoyadas por la NASA y el DOD el A350 original de Airbus no podía competir con los avances tecnológicos posibilitados por las subvenciones de que hacía gala el 787. Por consiguiente, Airbus perdió ventas desde el pronto lanzamiento de esa aeronave, percibida por el mercado como "revolucionaria". Sin acceso a resultados similares a los de las investigaciones apoyadas por la NASA y el DOD, Airbus necesitará cinco años más para sacar al mercado un producto realmente competitivo, el A350XWB, y ello entrañará costos mucho más elevados. Las Comunidades Europeas aducen que los efectos negativos del lanzamiento del 787 en la cuota de mercado y los precios de Airbus se sentirán durante muchos años.[538]

4.341 Tras observar que los Estados Unidos han planteado varios argumentos adicionales, las Comunidades Europeas señalan que rechazan todos ellos. En primer lugar, explican que los Estados Unidos incurren en error cuando afirman que los fondos internos de Boeing y su acceso a los mercados de capital eran más que suficientes para desarrollar las tecnologías innovadoras para su 787. El argumento de los Estados Unidos no tiene en cuenta los beneficios no monetarios para Boeing derivados de programas de investigación y desarrollo respaldados por el Gobierno de los Estados Unidos, como una financiación sin riesgos y gratuita, el acceso a los ingenieros y las instalaciones de

[536] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.

[537] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 62; y resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.

[538] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 63.

la NASA, y la obtención de una cantidad ingente de conocimientos, experiencia y confianza en la aplicación de tecnologías innovadoras.[539]

4.342 Las Comunidades Europeas sostienen además que los efectos sobre los precios de las subvenciones estadounidenses aumentan la capacidad de Boeing para reducir los precios de su 787, causando así nuevos daños competitivos a Airbus. Por último, las Comunidades Europeas mantienen que muchos de los factores de no atribución identificados por los Estados Unidos, si bien son pertinentes como telón de fondo para entender las condiciones generales de competencia que prevalecen en la rama de producción de LCA, no por ello socavan la demostración por las Comunidades Europeas de la existencia de una relación causal entre las subvenciones estadounidenses y el perjuicio grave. En particular, los Estados Unidos aducen que Airbus se vio obligado a lanzar un "avión de papel", el A350 original, para competir con el 787, porque sus recursos estaban concentrados en el A380. Contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, las Comunidades Europeas sostienen que el lanzamiento inicial del A350 original -que no podía competir adecuadamente con el 787 subvencionado- y el posterior lanzamiento (y muy posterior entrada en servicio) del A350XWB como aeronave realmente competitiva fueron y son resultado de la falta de acceso de Airbus a tecnologías cruciales desarrolladas con ayuda de las subvenciones estadounidenses. No se debieron a que Airbus se centrara en el desarrollo y puesta en servicio del A380.[540]

4.343 Las Comunidades Europeas también rechazan los argumentos de los Estados Unidos de que las pruebas sobre campañas de venta presentadas por las Comunidades Europeas no respaldan su alegación de existencia de efectos desfavorables. Las pruebas relativas a campañas de venta específicas presentadas por las Comunidades Europeas demuestran en qué modo Boeing utiliza sus subvenciones para ofertar precios más bajos, que tienen por resultado o bien una pérdida de ventas significativa para Airbus, o que ésta tenga que aceptar precios significativamente más bajos cuando consigue hacer una venta. Por lo que respecta a las campañas de venta relacionadas con el 787, las Comunidades Europeas sostienen que las pruebas también demuestran en qué modo las tecnologías posibilitadas por las subvenciones dieron a Boeing una ventaja competitiva en muchas de esas campañas, causando, de manera análoga, una pérdida significativa de ventas y una contención significativa de la subida de los precios.[541]

4.344 Las Comunidades Europeas explican que los Estados Unidos reconocen en sus comunicaciones que las tecnologías del 787 permitieron a Boeing ganar campañas de venta.[542] Observan que los Estados Unidos incluso reconocen que, en al menos la mitad de las campañas de venta impugnadas, las características del 787 posibilitadas por las subvenciones -pronta disponibilidad y tecnología innovadora- fueron decisivas en la decisión del cliente de comprar el 787 con preferencia al producto de Airbus competidor.[543] Las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que las subvenciones estadounidenses hicieron posible la tecnología innovadora del 787. Sin esa ayuda Airbus necesitará cinco años más -hasta 2013-, así como bastantes más recursos, para sacar al mercado un verdadero competidor del 787, a saber, el A350XWB-800. Al no contar con esa ayuda, Airbus perdió no sólo cuota de mercado debido a la competencia contra el 787 subvencionado de Boeing, sino que también tuvo que competir contra las expectativas de obtener bajos precios creadas por Boeing en el mercado de LCA de 200-300 asientos.[544]

---

[539] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 64.
[540] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 65.
[541] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 66.
[542] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 67.
[543] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.
[544] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 67.

4.345 En lo tocante al mercado de LCA de pasillo único con 100-200 asientos, las Comunidades Europeas observan que los argumentos de los Estados Unidos no son coherentes. Al tiempo que alegan que cualesquiera y todas las expectativas de reducción de los precios, así como los pedidos de clientes de LCA, se deben a la supuesta estrategia de subvaloración sistemática de los precios de Airbus, los Estados Unidos afirman que ninguna de las concesiones en materia de precios posibilitadas por las subvenciones para el 737NG de Boeing en 2004-2006 afectó a ninguna de las campañas de venta de la familia A320 en cuestión. Sin embargo, las Comunidades Europeas señalan que al mismo tiempo los Estados Unidos reconocen que Boeing compitió fuertemente con su 737NG contra el A320 de Airbus en cada una de las campañas de venta.[545] Las Comunidades Europeas observan asimismo que los Estados Unidos adoptan una posición demasiado simplista e incorrecta en cuanto al concepto de "características comunes de las flotas", alegando que sólo la subvaloración de precios por Airbus puede persuadir a una línea aérea que alguna vez haya pedido una aeronave Boeing de optar por Airbus. Como las Comunidades Europeas sostienen que han explicado, Airbus no subvaloró sistemáticamente los precios de Boeing para obtener ventas adicionales. Boeing perdió cuota de mercado debido a diversas razones no atribuibles a una supuesta estrategia de subvaloración de precios de Airbus. Por el contrario, fue Airbus quien sufrió debido a la presión sobre los precios de Boeing, que fue particularmente severa después de 2004.[546] En resumen, las Comunidades Europeas concluyen que en el mercado de LCA de pasillo único la concesión de subvenciones estadounidenses a Boeing causa efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas relacionados con LCA en forma de una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y obstaculización y desplazamiento de cuota de mercado.[547]

4.346 Las Comunidades Europeas sostienen que el cambio en la política de fijación de precios de Boeing en 2004 dio lugar a una gran disminución de los precios en el mercado de LCA de pasillo único. Cuando en 2004-2006 la demanda de LCA de pasillo único alcanzó niveles sin precedentes, los 2.600 millones de dólares en subvenciones estadounidenses que beneficiaron al 737 facilitaron el cambio de la política de precios de Boeing que le permitió hacerse con ventas significativas a expensas de la familia A320 de Airbus. Las Comunidades Europeas razonan, por tanto, que el único competidor de Boeing, Airbus, no tuvo más alternativa que hacer lo mismo y reducir en respuesta los precios de sus aeronaves de pasillo único. No obstante, las Comunidades Europeas observan que Airbus, aunque trató de competir en sus precios, aun así perdió un número significativo de ventas, así como cuota de mercado. Es más, incluso cuando Airbus consiguió las ventas, los precios subvencionados de Boeing contuvieron significativamente la subida de los precios de la LCA A320.[548]

4.347 Las Comunidades Europeas alegan además que las subvenciones estadounidenses para el 777 causan un efecto significativo de pérdida de ventas y contención de la subida de los precios en el mercado mundial, así como desplazamiento y obstaculización en mercados de terceros países. Aducen asimismo que, al igual que en el mercado de LCA de pasillo único, Boeing modificó sustancialmente su política de precios en 2004 con respecto a su familia de LCA 777. El resultado fue espectacular. Un flujo de caja adicional subvencionado de 1.200 millones de dólares para el 777 a disposición de Boeing en el período 2004-2006 hizo que Airbus perdiera un número significativo de ventas del A340. Es más, cuando Airbus pudo conseguir pedidos del A340, sólo fue a precios cuya subida se había contenido significativamente. A pesar de la supuesta inferioridad del A340 frente al 777, las Comunidades Europeas sólo han impugnado campañas de venta en las que los clientes

[545] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 68.
[546] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 69.
[547] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 70.
[548] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 25.

consideraron seriamente la compra del A340 y en las que el precio neto definitivo -y el precio final subvencionado de Boeing- fueron la causa de que Airbus perdiera la venta.[549]

4.348 Por lo que respecta al mercado de LCA de 300-400 asientos, las Comunidades Europeas afirman que en las campañas de venta en cuestión las líneas aéreas consideraron que el 777 y el A340 eran comparables. Aducen que en cada una de las ventas perdidas impugnadas un descuento final de Boeing, facilitado por las subvenciones, fue lo que determinó que Airbus ganara o perdiera la venta. Alan Mulally, a la sazón Presidente de la BCA, observó que la reducción de costos había sido "absolutamente vital para nuestro éxito en hacer que nuestros productos sean más competitivos y conseguir más pedidos". Esa declaración confirma que, contrariamente a la afirmación de los Estados Unidos de que "debe quedar claro que cualquier {subvención} no tendría efectos en los precios del 777", Boeing utiliza reducciones de los costos, derivadas ya sea de subvenciones o de otras fuentes, para ofrecer precios bajos y lograr ventas a expensas de Airbus. Las Comunidades Europeas aducen que incluso en los raros casos en que Airbus consiguió hacer un pequeño número de ventas del A340, sólo pudo hacerlo a precios cuya subida se había contenido significativamente, debido a los efectos de las subvenciones estadounidenses.[550] Por último, al igual que en el mercado de LCA de pasillo único, las Comunidades Europeas aducen que en 2004 Boeing modificó sustancialmente su política de precios relativa a su familia de LCA 777. El resultado fue espectacular. Un flujo de caja adicional subvencionado de 1.200 millones de dólares para el 777 a disposición de Boeing en el período 2004-2006 hizo que Airbus perdiera un número significativo de ventas del A340. Es más, cuando Airbus pudo conseguir pedidos del A340, sólo fue a precios cuya subida se había contenido significativamente. A pesar de la supuesta inferioridad del A340 frente al 777, las Comunidades Europeas sólo han impugnado campañas de venta en las que los clientes consideraron seriamente la compra del A340 y en las que el precio neto definitivo -y el precio final subvencionado de Boeing- fueron la causa de que Airbus perdiera la venta.[551]

f) Conclusión

4.349 En resumen, las Comunidades Europeas sostienen que la cuantía y magnitud de las subvenciones estadounidenses demuestra por sí sola que esas subvenciones, proporcionadas a lo largo de un período de casi 20 años, causan efectos desfavorables actuales. De no ser por las subvenciones estadounidenses, Boeing no podría existir como empresa comercialmente viable cobrando los precios que cobra y desarrollando los productos que ofrece. Esa conclusión, según las Comunidades Europeas, se deriva de: i) una evaluación de la magnitud anual o por aeronave de esas subvenciones; ii) una comparación de los ingresos netos de la BCA con y sin las subvenciones; y iii) una evaluación de los efectos de esas subvenciones en la salud financiera de Boeing.[552] Sin las subvenciones estadounidenses, los precios comerciales y el comportamiento inversor de Boeing serían hoy en día muy distintos, y habrían sido muy distintos en el pasado. Las Comunidades Europeas afirman que un examen de la naturaleza de las subvenciones en litigio también respalda esa conclusión. La capacidad y propensión de Boeing a suministrar a un precio dado depende mucho de la disponibilidad de subvenciones estadounidenses que reducen sus costos o aumentan sus ingresos. La posición duopolística de Boeing afecta de manera significativa a los precios, como los Estados Unidos reconocen en sus reiteradas referencias a los cambios en la política de precios de Boeing en 2004. Las Comunidades Europeas concluyen que un examen de las pruebas concernientes a mercados de aeronaves y campañas de venta específicos refuerzan las constataciones de que las subvenciones estadounidenses causaron una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida

[549] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 26.

[550] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 71.

[551] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 26.

[552] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 72.

significativa de ventas y obstaculización y desplazamiento de cuota de mercado en mercados de determinados países.[553]

2. Argumentos de los Estados Unidos

a) Introducción

4.350 Los Estados Unidos sostienen que los argumentos de que las supuestas subvenciones estadounidenses causaron efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas pasan por alto un hecho crucial, a saber, que Airbus y sus aeronaves van bastante bien. Airbus ha ganado 20 puntos porcentuales en cuota de mercado desde 2000. Ha comunicado a la rama de producción que sus resultados en 2006 fueron los "mejores" y "mayores" en aspectos cruciales, y que 2007 es aún mejor. Los Estados Unidos convienen en que Airbus ha experimentado algunos problemas, entre ellos dificultades con su A380 y su A350, pero incluso Airbus reconoce que esos problemas no guardan relación alguna con las supuestas subvenciones. Los Estados Unidos mantienen que la situación sigue mejorando. Está previsto que el A380, la mayor aeronave civil jamás construida, entre pronto en servicio comercial. En diciembre de 2006 Airbus reveló el diseño final de su A350, bautizado como A350XWB, con tecnologías innovadoras que promete ofrecerán a los clientes ahorros de costos sin precedentes.[554] Los Estados Unidos señalan que a pesar de estos notables resultados de Airbus, las Comunidades Europeas alegan que las subvenciones causaron perjuicio grave a Airbus en forma de contención de la subida de los precios, pérdida de ventas y desplazamiento/obstaculización en el mercado.[555]

b) Argumentos relativos a la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas

4.351 Como cuestión general, los Estados Unidos observan, en primer lugar, que los años 1995-2005 representaron un período de constante éxito para Airbus. Se convirtió en el mayor productor de aeronaves civiles del mundo, aumentando su cuota de entregas del 33 al 57 por ciento, y su cuota de pedidos del 16 al 50 por ciento. Dejó de ser un consorcio para convertirse en una empresa integrada, con un margen de beneficio superior al 10 por ciento. Desarrolló, además, una nueva aeronave revolucionaria, el A380, destinada a llevar a más gente más allá que cualquier aeronave civil que la hubiera precedido. En mayo de 2006, la empresa matriz de Airbus, EADS, comunicó en su asamblea general que:

> "Los ingresos aumentaron un 10 por ciento, hasta 22.179 millones (ejercicio presupuestario 2004: 20.224 millones). El margen EBIT de Airbus mejoró del 9,5 al 10,4 por ciento. Con 1.111 pedidos brutos en 2005, Airbus alcanzó el mayor número de pedidos de toda su historia, y como consecuencia de ello vendió más que su competidor por quinto año consecutivo. ... A finales de 2005, la cartera de pedidos de Airbus representaba 202.000 millones en precios de catálogo. Esto supone un incremento del 48 por ciento sobre finales de 2004. La cartera de pedidos acumula un total de 2.177 aeronaves comerciales (2004: 1.500)."[556]

---

[553] Resumen de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 73.

[554] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 16.

[555] Resumen de la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 17.

[556] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 16. EADS, *Documentation for the Annual General Meeting* ("EADS 2005 *Documentation*"), 4 de mayo de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 266, página 6.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Los gestores de Airbus también comunicaron que la empresa casi había terminado de probar el A380, que esperaba entregar el primer A380 a Singapur Airlines "a finales de 2006"[557], y que a finales de 2005 se habían conseguido 172 pedidos de otra nueva aeronave lanzada aquel año, el A350.[558]

4.352 Los Estados Unidos afirman además que sólo un mes después la situación dio un vuelco desfavorable. Para entonces habían salido a la luz problemas de producción que darían lugar a una demora significativa en la entrega del primer A380 y costarían a Airbus miles de millones de euros en sanciones y costos añadidos. Como consecuencia de ello, el valor de las acciones de EADS cayó un 25 por ciento en un día. Airbus también tuvo que hacer frente a las consecuencias de su decisión de centrar sus actividades de ingeniería y otros recursos en el A380. Esa decisión significó que los esfuerzos de Airbus por sacar al mercado su aeronave de sustitución del A330, el A350 competidor del 787, distaron mucho de satisfacer las expectativas de los clientes. El co-jefe ejecutivo de EADS dimitió rodeado de sospechas de uso de información privilegiada, y dos sucesivos jefes ejecutivos de Airbus dimitieron antes del final del año, en gran medida como consecuencia de las demoras del A380 y sus efectos.[559] Los Estados Unidos señalan que en el informe de EADS a los accionistas de mayo de 2007 se reconocía que 2006 había sido "un año decepcionante" para Airbus.[560] Las dificultades se explicaban así:

1) Problemas con el A380. "Dificultades en la producción del A380 dieron lugar a demoras en su calendario de entregas previstas, la primera de las cuales debía tener lugar en octubre de 2007. Los costos y cargas resultantes asociados a esas demoras afectarán de manera significativa al programa financiero futuro de EADS."[561]

2) Problemas con el A350. "Las cargas relacionadas con el A350, 500 millones de dólares para aumentar la investigación y desarrollo ... también han contribuido mucho a la pérdida."[562]

3) Apreciación del euro frente al dólar. "También contribuyeron de manera importante a la pérdida los tipos menos atractivos de cobertura frente al dólar."[563]

Airbus predijo más pérdidas en 2007, en gran medida basadas en los mismos tres factores: "nuevos costos para sustentar el programa del A380, posibles cargas de lanzamiento del A350XWB, mayores gastos en investigación y desarrollo, así como la repercusión del empeoramiento de la paridad del dólar de los Estados Unidos con el euro".[564] Merece la pena señalar que no se mencionaban la competencia de Boeing ni los efectos de la concesión de subvenciones a Boeing como fuentes de los problemas de Airbus.[565]

---

[557] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 17. EADS 2005 *Documentation*, Estados Unidos - Prueba documental 266, página 20.

[558] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 55.

[559] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 56.

[560] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 18. EADS, *Documentation for the Annual General Meeting* ("EADS 2006 *Documentation*"), 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 7.

[561] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 19. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 7.

[562] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 20. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 7.

[563] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 21. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 24.

[564] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 22. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 29.

[565] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 57.

4.353 Los Estados Unidos alegan que esas no eran las únicas razones por las que Airbus tenía problemas. Otros dos factores importantes desempeñaron un papel durante este período, aunque EADS no les presta mucha atención:

4) Problemas con el A340. Cuando Airbus lanzó el A340 para servicios de larga distancia a finales del decenio de 1980, configuró una aeronave de cuatro motores, y ha mantenido esa configuración en todos los modelos subsiguientes. A medida que los precios del combustible de aviación aumentaban en el decenio de 2000, el A340 se fue haciendo mucho menos popular que el 777, más eficiente en el uso del combustible porque sólo tenía dos motores.

5) Problemas en la fijación de los precios. En 2002 Airbus había iniciado una guerra de precios, reduciendo los del A320 lo bastante para que transportistas de bajo costo pudieran optar por esa aeronave en lugar del Boeing 737, que anteriormente habían preferido. Esto tuvo por efecto reducir los precios de todas las aeronaves de pasillo único. Boeing sólo rebajó, renuentemente, los precios del 737 cuando más tarde se apercibió de que ajustarse a los de Airbus era necesario para impedir nuevas pérdidas de cuota de mercado.[566]

4.354 Según los Estados Unidos, a pesar de esas diversas dificultades, EADS podía jactarse de varios éxitos de Airbus en 2006:

> "La división Airbus entregó un número sin precedentes de aeronaves en 2006 (434 frente a 378 en 2005). Esto generó ingresos de 25.190 millones, lo que representa un aumento del 14 por ciento con respecto al año anterior (ejercicio presupuestario 2005: 22.179 millones). ... Con 824 pedidos brutos (790 pedidos netos), Airbus alcanzó su segundo año mejor en términos de ventas, con inclusión de 673 aeronaves de pasillo único, 134 aeronaves A330, A340 y A350, y 17 aeronaves A380.[567]
>
> Como consecuencia de estos buenos resultados de las ventas, Airbus ha aumentado en un 17 por ciento el número hasta entonces sin precedentes de pedidos pendientes, hasta 2.533 aeronaves a finales de 2006, lo que confiere a Airbus un 51 por ciento de todos los pedidos pendientes.[568]
>
> Además, en la exposición aérea de París, el Jefe Ejecutivo de Airbus Louis Gallois comunicó que "esta exposición aérea confirma que Airbus está claramente de nuevo en el mercado". Las estadísticas confirman su evaluación:
>
> - "Airbus comunicó un récord de pedidos de 425 aeronaves, por un valor de 61.700 millones de dólares durante la semana, triplicando las ventas que había comunicado durante el evento comercial de 2006."
>
> - "Los pedidos de Airbus, combinados con 303 compromisos de compra de aviones que anunció durante la semana, alcanzaron el número de aeronaves que normalmente salen de sus líneas de montaje en un período de dos años."

---

[566] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 58.

[567] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 23. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 24.

[568] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 24. EADS 2006 *Documentation*, 4 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 7. Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 59.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- "Aparentemente, Airbus recuperó la confianza del mercado en su A350WXB, la aeronave diseñada, y rediseñada, para competir con el muy popular 787 Dreamliner de Boeing. Los 141 pedidos firmes anunciados por el fabricante de aviones europeo durante el evento comercial incluían un pedido de 3.700 millones de dólares de Singapur Airlines, uno de los valores estrella de la rama de producción, comunicado el viernes."[569]

4.355 Los Estados Unidos afirman, por tanto, que los resultados sin precedentes de Airbus por lo que respecta a su producción de grandes aeronaves civiles, sus ventas, ingresos, ganancias de cuota de mercado y beneficios entre 2000-2005, así como su evidentemente rápida recuperación de los problemas del A380 y el A350 que hicieron de 2006 un año "decepcionante", indican que cualquier fase de contracción fue transitoria. No constituye un perjuicio grave, por lo que no reúne las condiciones necesarias para la adopción de una medida correctiva con arreglo al artículo 7.[570]

4.356 Los Estados Unidos aducen, no obstante, que aunque el Grupo Especial conviniera en que las dificultades de Airbus con el A380, el A350, el A340 o cualquiera otra de sus aeronaves alcanzaran el nivel de un perjuicio grave, una subvención sólo es recurrible al amparo del párrafo 3 del artículo 6 si ese perjuicio se produce "por efecto de la subvención". Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han logrado en absoluto superar ese obstáculo. Las Comunidades Europeas reconocen que ese criterio requiere un examen "de no ser por" de la causalidad. Para establecerla, la parte reclamante tiene que demostrar que de no ser por las subvenciones el perjuicio grave no se habría producido. Las Comunidades Europeas también reconocen que esa prueba requiere un análisis teórico de lo que los resultados de Airbus y Boeing habrían sido de no existir las supuestas subvenciones.[571] En otras palabras, deberán presentar pruebas que demuestren que "de no ser por" esas supuestas subvenciones, el desarrollo o la fijación de precios de las grandes aeronaves civiles por Boeing habrían sido sustancialmente distintos de los que dieron como resultado uno de los factores determinantes del perjuicio grave.[572]

4.357 En opinión de los Estados Unidos, la cadena de razonamientos de las Comunidades Europeas procede así: i) determinados programas de investigación en fase inicial, así como programas de investigación y desarrollo con fines militares, en el marco de los cuales Boeing realiza trabajos para el Gobierno de los Estados Unidos que no están vinculados al desarrollo, producción y venta de cualquier aeronave comercial en particular, han subvencionado las operaciones de la BCA; ii) el supuesto beneficio de esos programas es muy superior a la cantidad realmente pagada a Boeing en virtud de los contratos gubernamentales con Boeing; iii) Boeing no habría podido lanzar el 787 cuando lo hizo sin los "conocimientos, experiencia y confianza" que obtuvo al prestar servicios de investigación en el marco de esos contratos[573]; y iv) un modelo económico creado por el Profesor Luís Cabral indica que las subvenciones que aumentan el "flujo de caja no relacionado con la explotación" dan lugar a "efectos sobre los precios" en forma de "fijación de precios agresiva", especialmente por lo que respecta a las ventas competidoras del A330, el A350 original, el A320 y el A340.[574] Por tanto, los Estados Unidos sostienen que por lo que respecta a las aeronaves 737 y 777 de Boeing la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas se basa totalmente en los supuestos efectos sobre los precios de las supuestas subvenciones, y que por lo que

[569] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 25. Johnsson, *Airbus finds its lost love in Paris*, *Chicago Tribune*, 23 de junio de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 268. Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 60.

[570] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 61.

[571] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 26. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1062.

[572] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 62.

[573] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 27. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1334.

[574] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 63.

respecta al 787 la alegación de perjuicio grave se basa en una combinación de los supuestos efectos sobre los precios de las supuestas subvenciones y las ventajas para el desarrollo que según las Comunidades Europeas Boeing obtuvo de las supuestas subvenciones. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que respalden ninguna de esas teorías.[575]

4.358 Los Estados Unidos aducen que a un nivel fundamental los argumentos de las Comunidades Europeas por lo que respecta al perjuicio grave no explican cómo Boeing pudo perder 14 puntos porcentuales de cuota de mercado en el período 2000-2006 si los programas impugnados por las Comunidades Europeas estaban confiriendo las ventajas que las Comunidades Europeas alegan que conferían. Si la afirmación de las Comunidades Europeas de que las operaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles de Boeing han sido "masivamente subvencionadas" desde 1989 en detrimento de Airbus es correcta, cabría esperar que esas alegaciones fueran corroboradas por claras tendencias del mercado a largo plazo.[576] De hecho, las tendencias a largo plazo contradicen las alegaciones de las Comunidades Europeas. De hecho, los acontecimientos más notables que han afectado a los productores de grandes aeronaves civiles a lo largo de los últimos 25 años han sido el ascenso de Airbus de la posición de un agente periférico en el mercado a la de su mayor proveedor (desplazando a Boeing) y la salida del mercado de dos productores americanos.[577] Los Estados Unidos observan que recientemente Airbus consiguió "el mayor pedido de su historia en términos de valor" -70 A350XWB y 11 A380 pedidos por Emirates Airlines-. Airbus prevé que entregará más aeronaves que Boeing por el quinto año consecutivo, y sobrepasará su récord de pedidos de aeronaves de 2005.[578] Los Estados Unidos sostienen, por consiguiente, que por mucho que las Comunidades Europeas afirmen que los resultados competitivos de Airbus podrían haber sido aun mejores durante el período pertinente, los Estados Unidos han presentado pruebas que demuestran que las supuestas subvenciones no son la causa, en general o con respecto a pedidos de aeronaves específicas, que las Comunidades Europeas invocan como pruebas de perjuicio grave. Los Estados Unidos añaden que las Comunidades Europeas no han respondido en modo alguno al contenido de este argumento.[579]

i) Argumentos relativos al análisis de la causalidad efectuado por las Comunidades Europeas en el marco del párrafo 3 del artículo 6

4.359 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de ninguna de las condiciones enunciadas en el párrafo 3 del artículo 6. Por lo que respecta al desplazamiento/obstaculización, en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6, las Comunidades Europeas han estructurado su análisis en términos de pedidos, que no indican las "importaciones" o "exportaciones" contempladas en esos apartados. Además, en los países que las Comunidades Europeas identifican como "mercados de terceros países" sólo hubo entregas reducidas y esporádicas, que no permiten llegar a ninguna conclusión significativa en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6. En lo tocante a la contención de la subida de los precios, los Estados Unidos sostienen que debido a factores externos, como los errores de Airbus en el lanzamiento del A350, el escaso atractivo del A340 en un entorno caracterizado por los altos costos del combustible, y la subvaloración por Airbus de los precios de Boeing en importantes campañas de venta del A320, no cabía esperar que los precios de Airbus hubieran aumentado más de lo que realmente hicieron. Por lo que respecta a la pérdida de ventas, las pruebas demuestran que factores distintos de las supuestas

[575] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 64.
[576] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 203.
[577] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 204.
[578] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 54.
[579] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 55.

subvenciones explican el éxito de Boeing en las campañas de venta identificadas por las Comunidades Europeas.[580]

4.360 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas describen erróneamente el criterio adecuado para establecer la causalidad al afirmar que "el Miembro reclamante sólo tiene que demostrar que los precios, las ventas y la cuota de mercado serían mayores de no ser por las subvenciones". Aducen que ese no es el criterio que debe aplicarse. Afirman que, de hecho, lo que hay que determinar por lo que respecta a la causalidad es si "de no ser por las subvenciones" se hubiera producido un perjuicio grave. Esto no significa cualquier cambio en los precios, las ventas o la cuota de mercado, sino, por el contrario, una pérdida significativa de ventas, una contención significativa de la subida de los precios, y desplazamiento/obstaculización que alcance el nivel de perjuicio grave.[581] Basándose en ello, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas también se equivocan por lo que respecta a la obligación de establecer una relación causal entre las supuestas subvenciones y la existencia de las condiciones enunciadas en el párrafo 3 del artículo 6 que ellas invocan. En ese sentido formulan tres argumentos básicos, pero todos ellos son inválidos.[582]

4.361 En primer lugar, las Comunidades Europeas alegan que la magnitud de las supuestas subvenciones es tan grande que tienen que haber causado un perjuicio grave. Sin embargo, como los Estados Unidos han indicado, los cálculos de las Comunidades Europeas exageran enormemente el valor de las supuestas contribuciones financieras y el de cualquier beneficio que pudiera concebirse que éstas hubieran otorgado a Boeing.[583]

4.362 En segundo lugar, las Comunidades Europeas alegan que la naturaleza de las supuestas subvenciones permitió a Boeing reducir los precios de sus grandes aeronaves civiles por debajo de lo que de otro modo habrían sido, y otorgó a Boeing una ventaja tecnológica para el desarrollo del 787 de la que de otro modo no habría disfrutado. Aducen que esos efectos, a su vez, causaron contención de la subida de los precios, pérdida de ventas y desplazamiento u obstaculización. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han entendido la naturaleza de los programas que atacan; éstos no aumentan el flujo de caja no relacionado con la explotación. Este error debería por sí solo poner fin al análisis. No obstante, las Comunidades Europeas cometen a continuación otro error, afirmando que los aumentos en el flujo de caja no relacionado con la explotación llevarían a una empresa como Boeing a cambiar sus prácticas en materia de precios. Es el mercado, y no los cambios en el flujo de caja, lo que determina los precios de Boeing.[584]

4.363 La única justificación que las Comunidades Europeas presentan para concluir que el flujo de caja afecta a los precios de Boeing se basa en una serie de afirmaciones que figuran en el Informe Cabral pero que están profunda y fundamentalmente viciadas.[585]

- El Informe Cabral depende del cálculo sumamente exagerado que las Comunidades Europeas hacen de la cuantía de las supuestas subvenciones.[586]

---

[580] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 18.
[581] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 5.
[582] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 19.
[583] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 20.
[584] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 21.
[585] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.
[586] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 249.

- Al explicar en qué modo los pagos de las supuestas subvenciones afectan a Boeing, las Comunidades Europeas dan por sentado que Boeing sólo gasta de dos maneras cualquier flujo de caja adicional, a saber, pagando a los accionistas y utilizando el efectivo para reducir sus precios. Las Comunidades Europeas hacen caso omiso de datos de dominio público fácilmente disponibles que demuestran los diversos usos a los que Boeing dedica su flujo de caja liberado, y una fijación de precios agresiva no es uno de ellos. De hecho, Boeing puede gastar y gasta su dinero en varias formas que no afectan a los precios.

- El modelo Cabral también presupone que Boeing asigna efectivo liberado a opciones de inversión en proporciones fijas, cuando las pruebas demuestran que el atractivo de las distintas opciones de inversión varía con el paso del tiempo, y que Boeing cambia en consecuencia el destino de sus inversiones.[587]

- Las Comunidades Europeas presuponen, en contradicción con las pruebas, que una parte significativa de las ventas de Boeing en 2000-2006 conllevó incentivos significativos en materia de costos de aprendizaje y costos por cambio de proveedor para reducir los precios.[588]

- Las Comunidades Europeas presuponen seguidamente que Boeing tiene un acceso restringido al capital, cuando de hecho dispone de fuentes de capital interno y durante el período pertinente no tuvo que hacer frente a restricciones de capital importantes.

4.364 Las Comunidades Europeas presuponen después que su modelo teórico describe exactamente la manera en que las prácticas de Boeing en materia de precios se verían afectadas por el flujo de caja adicional derivado de las supuestas subvenciones, mientras pasan por alto las pruebas efectivas del comportamiento de Boeing en el mercado, que es opuesto a lo que el modelo teórico predeciría.[589]

4.365 Las Comunidades Europeas afirman que "la gran cantidad de subvenciones para 'desarrollo' que el Profesor Cabral evalúa consiste en fondos no vinculados".[590] Esta respuesta es importante para la evaluación por el Grupo Especial de las teorías de las Comunidades Europeas relativas a la causalidad, porque, como afirman los Profesores Stiglitz y Greenwald, es probable que los efectos de las subvenciones sobre los precios y la competencia sean mayores cuando las subvenciones de que se trate o bien crean oferta o mantienen una oferta que de otro modo no existiría y/o reducen los costos marginales de la producción de un producto en particular.[591] En su Declaración sobre los efectos de las subvenciones en la oferta y los precios en el mercado de LCA (la "Declaración Stiglitz/Greenwald"), los Profesores Joseph E. Stiglitz y Bruce C. Greenwald examinan "los diferentes tipos de programas que los gobiernos han utilizado para apoyar a sus industrias aeroespaciales", con referencia específica a: i) las subvenciones para desarrollo o lanzamiento de nuevos productos, ii) subvenciones generales para investigación y desarrollo no relacionadas concretamente con productos específicos; y iii) subvenciones monetarias no sujetas a restricciones.[592] Concluyen que:

> "hay una diferencia crucial en términos de sus efectos en la competencia y, por tanto, en la fijación de precios de mercado, entre, por un lado, las subvenciones que crean

[587] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 249.
[588] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 249.
[589] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 23.
[590] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 259
[591] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 260.
[592] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 282.

> oferta, mantienen una oferta no económica o están vinculadas a la producción y venta de un modelo de aeronave en particular, y, por otro, las que no lo hacen o no lo están".[593]

4.366 Es probable que las subvenciones que están vinculadas al desarrollo, producción o venta de un producto en particular creen oferta o la mantengan.[594] En contraste, es mucho menos probable que subvenciones que no están vinculadas al desarrollo, producción o venta de un producto en particular puedan crear oferta o mantenerla.[595] La decisión del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21- Brasil)*, que atribuyó gran importancia a si las subvenciones, por su propia naturaleza, crean oferta o la mantienen, se hace eco del análisis de los Profesores Stiglitz y Greenwald.[596] Así pues, en una evaluación de la alegación de perjuicio grave debido a los efectos de las supuestas subvenciones de la NASA y el DOD formulada por las Comunidades Europeas habría que tener en cuenta el hecho cierto de que aunque realmente fueran subvenciones, éstas no tendrían un efecto importante en las decisiones de Boeing en materia de precios o de desarrollo de productos, tanto porque no afectan a los costos marginales de producción de grandes aeronaves civiles de Boeing, como porque no están vinculadas a ninguna otra actividad encaminada a crear oferta o a mantenerla.[597]

4.367 Por consiguiente, como reconocen las Comunidades Europeas, es improbable que la mayor parte de las supuestas subvenciones en las que se basa su reclamación afecten, dentro de los "amplios límites" de la Declaración Stiglitz/Greenwald aceptados por las Comunidades Europeas, a la competencia o a los precios en el mercado de las grandes aeronaves civiles.[598] Las Comunidades Europeas tratan de encajarlas en la categoría de subvenciones que crean/mantienen oferta, aduciendo que la cantidad y las magnitudes de las supuestas subvenciones son tan grandes que "de no ser por" ellas Boeing no sería un competidor viable.[599] Tras desarrollar una serie de teorías sobre la causalidad, el argumento central de las Comunidades Europeas es ahora que "de no ser por" las supuestas subvenciones para investigación y desarrollo Boeing no sería un competidor viable en el mercado de grandes aeronaves civiles.[600]

4.368 Es significativo que las Comunidades Europeas no aduzcan que de no ser por las subvenciones las operaciones de Boeing relacionadas con grandes aeronaves civiles habrían sido deficitarias en el período 1989-2006.[601] En lugar de ello, alegan que cuando la cuantía total de las supuestas subvenciones se deduce de la rentabilidad en 1989-2006 de las operaciones de Boeing

---

[593] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 282.

[594] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 260.

[595] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 260.

[596] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 308 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21- Brasil)*, párrafo 392 ("El hecho de que la producción de un determinado producto sea mayor de la que habría sido en ausencia de la subvención suele ser un elemento crítico para establecer si ésta tiene por efecto una contención significativa de la subida de los precios. A nuestro juicio, el efecto de una subvención en la producción puede evaluarse también conforme a una perspectiva a largo plazo que se centre en la forma en que la subvención influye en las decisiones de los productores de entrar en una determinada rama de producción o salir de ella")).

[597] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 308.

[598] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 261.

[599] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafo 261.

[600] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 290 (donde se cita la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 292, párrafos 647-651).

[601] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 218.

relacionadas con grandes aeronaves civiles, los rendimientos, aun siendo positivos, son inferiores al costo del capital invertido en esas operaciones.[602] De hecho, análisis de la BCA efectuados por prestigiosos especialistas independientes demuestran que incluso después de deducirse de los ingresos de Boeing la cuantía total de las supuestas subvenciones, el rendimiento de sus operaciones relacionadas con grandes aeronaves civiles fue muy superior al costo del capital invertido en el negocio.[603] Como concluye el Profesor David Wessels, de la Wharton School de la Universidad de Pensilvania, "la BCA sería económicamente viable (e incluso atractiva) con independencia de la concesión de subvenciones".[604]

4.369 Sin embargo, el Grupo Especial ni siquiera tendría que abordar esta cuestión.[605] Las decisiones en materia de precios y desarrollo de productos que configuraron la participación de Boeing en el mercado de grandes aeronaves civiles entre 2004 y 2006 buscaban obtener el máximo beneficio y dieron lugar a una acusada mejora del "nivel básico" del negocio de Boeing en 2006.[606] Por tanto, las Comunidades Europeas no pueden alegar (y no alegan) que esas decisiones no tenían sentido económico.[607] Dado el hecho indiscutido de que las operaciones de Boeing relacionadas con grandes aeronaves civiles rindieron beneficios, tanto con como sin el supuesto valor de las subvenciones, lo único que realmente hay que preguntarse es en qué modo pueden las Comunidades Europeas negar la capacidad de Boeing para adoptar entre 2004 y 2006 decisiones en materia de precios y desarrollo de productos destinadas a maximizar los beneficios.[608]

4.370 Las Comunidades Europeas también afirman que la "naturaleza" de las subvenciones tiene "efectos en la tecnología" del 787. Las Comunidades Europeas no han dado ninguna razón que lleve a concluir que sin las supuestas subvenciones Boeing habría desarrollado el 787 más tarde de lo que hizo o en forma diferente. De hecho, las investigaciones de la NASA en cuestión eran ampliamente disponibles, las tecnologías de materiales compuestos utilizadas por Boeing para desarrollar el 787 estaban disponibles en el mercado comercial, y Airbus dominaba la tecnología de materiales compuestos cuando optó por dedicarse al A380.[609]

4.371 Las Comunidades Europeas no pueden presentar ninguna prueba de que alguno de los programas de investigación y desarrollo que según alegan beneficiaron al 787 era específico para el 787 o estaba de alguna manera supeditado a la decisión de Boeing de sacar el 787 al mercado.[610] En lugar de ello, las Comunidades Europeas aducen que la investigación general sobre tecnologías proporcionó "aprendizaje" que Boeing aprovechó en su propia investigación aplicada para el 787.

---

[602] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 218.

[603] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 218.

[604] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 322.

[605] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 222.

[606] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 222.

[607] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 222 (donde se observa en una nota que, por el contrario, las Comunidades Europeas así lo reconocen, y se cita la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 378, párrafos 411-413).

[608] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 222.

[609] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.

[610] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 328.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Boeing ha explicado que no hizo tal cosa.[611] Más importante aún, como cuestión teórica, las investigaciones fundacionales como las que la NASA realiza no crean tecnologías o productos en particular, porque están demasiado lejos de la etapa de desarrollo.[612] Los Profesores Stiglitz y Greenwald no consideran que esos tipos de programas "creen oferta o la mantengan" y, por lo tanto, consideran que están comprendidos en la categoría de programas que no es probable que afecten a la competencia en el mercado de grandes aeronaves civiles.[613]

4.372 En tercer lugar, las Comunidades Europeas mantienen que han calculado con exactitud en qué modo las supuestas subvenciones redujeron, colectivamente, los precios cobrados por Boeing en transacciones específicas. Sin embargo, esos cálculos son producto del modelo económico del Profesor Cabral, que acepta como dados el cálculo exagerado de la magnitud de las supuestas subvenciones efectuado por las Comunidades Europeas y las afirmaciones erróneas arriba señaladas. El recurso del Profesor Cabral a datos inválidos y a un método inválido conduce necesariamente a resultados inválidos.[614]

4.373 Al mismo tiempo, las Comunidades Europeas hacen caso omiso de los "otros factores" a los que se deben los problemas con que Airbus ha tropezado en el mercado en aproximadamente los dos últimos años. Al dedicar sus actividades de ingeniería y otros recursos al A380, Airbus se impidió a sí misma dedicar esos recursos al desarrollo de un competidor, más pequeño y eficiente en el uso del combustible, del Boeing 787, que resultó ser más popular de lo que Airbus jamás había imaginado. Además, su elección de un diseño relativamente ineficiente en el uso del combustible para el A340 creó los problemas que Airbus ahora afronta para comercializar esa aeronave en el actual entorno caracterizado por los altos precios del combustible. Finalmente, Airbus, al subvalorar sistemáticamente los precios de Boeing, ha creado expectativas de precios en el mercado a un nivel que es más bajo de lo que de otro modo hubiera sido. Esas opciones son las verdaderas fuentes de cualesquiera dificultades que Airbus afronte actualmente, y no guardan relación alguna con las supuestas subvenciones.[615] Esta cuestión se ha examinado detenidamente en las comunicaciones de los Estados Unidos. Para resumir:

- La supuesta contención de la subida de los precios del A330 y el A350, y las ventas de esas aeronaves perdidas frente al Boeing 787, así como cualquier pérdida de cuota de mercado (ya sea medida por entregas o por pedidos) son consecuencia directa de la decisión de Airbus de centrarse en el A380 mientras que Boeing optó por centrarse en el desarrollo de aeronaves más pequeñas. Debido a sus opciones de desarrollo de productos, Airbus no disponía de una aeronave que pudiera competir eficazmente con el 787, y carecía de los recursos de ingeniería y recursos monetarios necesarios para diseñarla, hasta que sacó a la luz el A350XWB. Tampoco puede haber una alegación realista de contención de la subida de los precios, porque los precios en el mercado de las aeronaves de tamaño medio que actualmente se ofrecen se fijaron por referencia a los precios de las aeronaves de tamaño medio existentes.

[611] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 328 (donde se cita la *Bair Affidavit*, párrafos 38-42).
[612] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 328.
[613] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 380, párrafo 328 (donde se cita la Declaración Stiglitz/Greenwald, Estados Unidos - Prueba documental 1309, página 3).
[614] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 25.
[615] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 26.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- Cualquier contención de la subida de los precios del A320 sobre la que las Comunidades Europeas reclaman es consecuencia de una serie de campañas de venta en las que Airbus subvaloró deliberadamente los precios de Boeing a fin de capturar cuentas cruciales de Boeing, y se puede rastrear directamente hasta ellas.

- Debido a su diseño basado en cuatro motores, el A340 es ineficiente en el uso del combustible, una desventaja significativa en tiempos de costos muy elevados del combustible. Otros problemas de rendimiento asociados a esta aeronave en particular, han agravado el problema, obligando a Airbus a bajar los precios del A340 para compensar **[***]**. Así pues, cualquier contención de la subida de los precios, pérdida de ventas o pérdida de cuota de mercado (ya sea medida por entregas o por pedidos) del A340 es consecuencia de las decisiones de diseño de Airbus, que no guardan relación alguna con las supuestas subvenciones a Boeing.[616]

4.374 En lo fundamental, las Comunidades Europeas pasan por alto las pruebas relativas a esos factores de no atribución y el papel que desempeñaron en la determinación de las ventas y los precios de las aeronaves de Airbus, aduciendo que sólo son pertinentes para un análisis de los resultados financieros de la empresa a efectos de evaluar una alegación de daño grave, alegación que las Comunidades Europeas no han formulado. Sin embargo, como constató el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*:

> "la condición de una relación causal exige que nos aseguremos de que el efecto significativo de contención de la subida de los precios *es* el efecto que ha tenido la subvención en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6. Esto exige necesariamente un examen de las subvenciones de los Estados Unidos, dentro del contexto de otros posibles factores causales, para asegurar una atribución apropiada de la causalidad".

Los Estados Unidos aducen que el hecho de que las Comunidades Europeas no hayan abordado esas otras causas de los supuestos indicios de perjuicio grave significa que debe rechazarse su argumento relativo a la causalidad, y junto con él las alegaciones de perjuicio grave basadas en ese argumento.[617]

4.375 En respuesta a la afirmación de las Comunidades Europeas de que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, respaldó el denominado enfoque "unitario" para evaluar la causalidad, los Estados Unidos mantienen que el Órgano de Apelación sólo dijo que el texto del párrafo 3 c) del artículo 6 no "excluye" el enfoque adoptado por el Grupo Especial, lo que en ningún caso puede interpretarse como respaldo de cualquier análisis en particular. Los Estados Unidos también observan que el Órgano de Apelación especificó seguidamente que en cualquier caso el Grupo Especial debería considerar los mismos tipos de factores que ellos han identificado para este Grupo Especial.[618]

4.376 Tras observar que las Comunidades Europeas descartan sin más la posibilidad de que algo distinto de las supuestas subvenciones pudiera haber causado que las ventas y los precios de las aeronaves de Airbus estuvieran al nivel al que estaban, y en lugar de ello se centran en justificar su argumento de que todo es atribuible a las supuestas subvenciones, los Estados Unidos sostienen que el argumento de las Comunidades Europeas se apoya en cuatro pilares:

- Primero, que el Gobierno de los Estados Unidos ha subvencionado a Boeing "en casi 24.000 millones de dólares".

---

[616] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 56.
[617] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 57.
[618] Resumen de la declaración final no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 4.

- Segundo, que la magnitud de las supuestas subvenciones es en y por sí misma suficiente para demostrar la existencia de una relación causal entre ellas y los precios fijados por Boeing en el período de referencia.

- Tercero, que todas esas supuestas subvenciones, que incluyen fondos pagados a empresas distintas de Boeing y una parte de la financiación por la NASA y el DOD de sueldos de empleados gubernamentales y gastos administrativos, equivalen a "efectivo liberado" para Boeing, y que la BCA, la división de aeronaves comerciales de Boeing, utilizó ese efectivo "liberado" para "bajar los precios" de sus aeronaves 737, 777 y 787 como de otro modo no podría haber hecho.

- Cuarto, que los trabajos de investigación y desarrollo realizados por la NASA y el DOD brindaron a Boeing los "conocimientos, experiencia y confianza" necesarios para sacar al mercado el 787 cuando lo hizo.

Los Estados Unidos aducen que por lo que respecta a cada una de esas cuestiones la carga de la prueba recae sobre las Comunidades Europeas en cuanto que parte reclamante. Señalan, sin embargo, que incluso en relación con esos temas las Comunidades Europeas guardan silencio sobre cuestiones cruciales. Cuando no lo hacen, se apoyan en afirmaciones que o bien no están justificadas por las pruebas o contradicen las que el Grupo Especial tiene ante sí. A juicio de los Estados Unidos, esas afirmaciones no establecen que las supuestas subvenciones causaron un perjuicio grave y, por tanto, no sirven para acreditar una presunción *prima facie* de que lo hicieron.[619]

4.377 Los Estados Unidos aducen que las pruebas demuestran que de hecho Boeing recibió una fracción minúscula de los 24.000 millones de dólares alegados por las Comunidades Europeas. Por el contrario, casi toda esa cuantía adoptó la forma de: i) pagos a empresas distintas de Boeing que prestaron servicios de investigación y desarrollo al Gobierno; ii) gastos administrativos gubernamentales o sueldos de empleados gubernamentales; iii) reducciones de impuestos estatales que Boeing hará efectivas en cantidades relativamente pequeñas a lo largo de los próximos 20 años; o iv) ventajas fiscales EVE/IET a las que los Estados Unidos han puesto fin. Las Comunidades Europeas en ningún momento han presentado razones convincentes de por qué esos pagos habrían tenido algún efecto en las operaciones de Boeing relacionadas con aeronaves comerciales, y mucho menos en sus precios o en el desarrollo de sus aeronaves.[620]

4.378 Por lo que respecta a los pagos que Boeing realmente recibió, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas han exagerado mucho las cantidades, basándose en estimaciones facilitadas por sus consultores que contradicen incluso los documentos que supuestamente han "examinado meticulosamente". La cifra de 24.000 millones de dólares también incluye supuestas subvenciones que, con arreglo al análisis de las Comunidades Europeas, son atribuibles a las aeronaves de Boeing que en opinión de las Comunidades Europeas no compiten con las aeronaves A320, A330, A340, A350 original o A350XWB, a saber, las aeronaves de Boeing 717, 757, 767, 747, MD-11, MD-80 y MD-90. Dado que las Comunidades Europeas han reconocido que esas supuestas subvenciones "no tienen efectos {desfavorables} actuales en los mercados de LCA", es difícil comprender por qué las Comunidades Europeas insisten en incluirlas en su número global. Las Comunidades Europeas también han hecho caso omiso de las muy sólidas pruebas que demuestran que ninguno de los pagos a Boeing -con excepción de la cuantía relativamente pequeña de ventajas EVE a las que los Estados Unidos ya han puesto fin- era una subvención o era específico.[621]

[619] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 58.
[620] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 59.
[621] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 60.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.379 Así pues, los Estados Unidos sostienen que la afirmación de las Comunidades Europeas de que los supuestos 24.000 millones de dólares en subvenciones son de una magnitud suficiente para haber causado por sí mismos un perjuicio grave se basa enteramente en aseveraciones retóricas. Aducen que meras afirmaciones son insuficientes para cumplir la obligación probatoria. De hecho, los Estados Unidos sostienen que una vez que se tienen en cuenta los 9.600 millones de dólares en pagos que las Comunidades Europeas alegan que la NASA hizo a Boeing y que nunca tuvieron lugar, los miles de millones en pagos del DOD que no guardaban ninguna relación con Boeing o sus grandes aeronaves civiles, los 7.500 millones de dólares en supuestas subvenciones que las Comunidades Europeas reconocen que no están causando perjuicio grave, y los beneficios EVE/IET a las que se ha puesto fin, queda claro que cualesquiera pagos restantes, dispersos como están a lo largo del período de 35 años que se extiende de 1989 a 2024, inclusive, son demasiado reducidos para causar un perjuicio grave a las Comunidades Europeas.[622]

4.380 En respuesta a la afirmación de las Comunidades Europeas de que las supuestas subvenciones equivalen a efectivo "liberado" que permite a Boeing "rebajar los precios" de sus aeronaves para transacciones competitivas, los Estados Unidos aducen que los esfuerzos de las Comunidades Europeas no están más cerca de satisfacer sus obligaciones probatorias, porque más de la mitad de las supuestas subvenciones, en valor, consiste en pagos de la NASA y el DOD por servicios prestados al Gobierno de los Estados Unidos en proyectos diseñados por el Gobierno para alcanzar objetivos gubernamentales. Las pruebas demuestran que esos pagos a Boeing eran reembolsos por el costo de trabajos realizados para el Gobierno de los Estados Unidos, y que en consecuencia en modo alguno representaban "flujo de caja adicional no relacionado con la explotación" para Boeing, y mucho menos efectivo "liberado" o "sin restricciones" para la BCA, la división de aeronaves comerciales de Boeing. Los Estados Unidos mantienen que aun suponiendo, a efectos de argumentación, que los programas impugnados por las Comunidades Europeas sí concedieron subvenciones, y que si proporcionaron flujo de caja no relacionado con la explotación liberado, las Comunidades Europeas no han presentado ninguna razón plausible que lleve a concluir que de no ser por las supuestas subvenciones Boeing habría fijado precios distintos para sus grandes aeronaves civiles. Los Estados Unidos sostienen que a lo largo del período pertinente la BCA dispuso de flujo de caja ampliamente suficiente para financiar su investigación y desarrollo, así como de acceso sin restricciones a los mercados de capital. Por tanto, según los Estados Unidos, Boeing no necesitaba las supuestas subvenciones para financiar sus operaciones comerciales.[623]

4.381 A juicio de los Estados Unidos, el último pilar de la argumentación de las Comunidades Europeas relativa a los efectos desfavorables es la alegación de que los programas de la NASA y el DOD permitieron a Boeing lanzar el 787 más deprisa y antes de que Airbus pudiera lanzar su producto competidor, el A350XWB. Los Estados Unidos aducen, sin embargo, que las pruebas refutan esa teoría. Sostienen, en primer lugar, que Boeing pudo sacar el 787 al mercado antes de que Airbus pudiera ofrecer una versión competitiva del A350 porque empezó antes, basándose en su interpretación de la demanda de los clientes. Las supuestas subvenciones no tuvieron ninguna relación con su decisión de seguir adelante con el 787 cuando la adoptó, ni con su capacidad para ejecutar sus planes. Airbus empezó más tarde porque pensó que el mercado pedía una aeronave mucho más grande -el superjumbo A380-, y la empresa se centró tanto en esa aeronave (y en corregir errores de producción descubiertos en una etapa tardía del proyecto) que se quedó sin recursos suficientes que dedicar a otro proyecto. En cuanto a la rapidez con la que Boeing desarrolló el 787, cabe señalar que cuando los períodos de desarrollo del 787 y el A350XWB se comparan uno con otro queda claro que el tiempo de desarrollo previsto es casi el mismo. En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que la declaración jurada de Michael Bair, administrador general del programa del Boeing 787, describe las muchas razones por las que la tecnología del DOD y la NASA no confirió a Boeing ninguna ventaja competitiva. De hecho, los Estados Unidos sostienen que no hay una

[622] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 61.
[623] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 62.

diferencia tecnológica significativa. Destacan que la propia Airbus reconoció recientemente lo que Airbus ha estado diciendo este último decenio: "nadie tiene más experiencia que Airbus en el trabajo con materiales compuestos. Es algo que conocemos bien". En la medida en que Boeing pueda haberse adelantado a Airbus en el aprovechamiento industrial de algunas tecnologías para el 787, los Estados Unidos afirman que ello se debe a investigaciones autofinanciadas. Airbus, por otro lado, se ha centrado en otras esferas, en las que lleva ventaja a Boeing.[624]

4.382 Los Estados Unidos destacan que las propias Comunidades Europeas mantienen que los ingenieros de Airbus han constatado que los informes publicados por la NASA ofrecen poca información útil para la producción de grandes aeronaves civiles. Las Comunidades Europeas suponen que esto se debe a que los informes omiten resultados o datos de propiedad privada financiados por la NASA. Sin embargo, la NASA no financia el desarrollo de información de propiedad privada, y Boeing tiene prohibido tratar como propiedad privada los resultados financiados por la NASA. En cuanto a la utilidad de los datos para desarrollar o producir aeronaves, la NASA financia principalmente investigaciones fundacionales, realizadas en laboratorio, que son poco aplicables a proceso real de desarrollo o producción. Los Estados Unidos añaden que la supuesta incapacidad de los ingenieros de Airbus para obtener de los informes de la NASA información sobre producción simplemente confirma lo que los Estados Unidos han estado afirmando todo el tiempo, a saber, que el trabajo de la NASA no pasa del laboratorio a la fábrica, como documenta la declaración jurada de Bair.[625]

4.383 Los Estados Unidos afirman que esas son las cuestiones que tanto ellos como las Comunidades Europeas estiman que constituyen el "meollo" de la diferencia. Los Estados Unidos consideran significativo que en esta etapa las Comunidades Europeas todavía no hayan presentado argumentos creíbles en apoyo de cualquiera de esas cuestiones cruciales, y mucho menos de todas ellas. De hecho, como los Estados Unidos han demostrado, las Comunidades Europeas no han cumplido su obligación probatoria de establecer que las supuestas subvenciones constituyen "efectivo liberado" o donaciones a Boeing, que la cuantía de las supuestas subvenciones es de 24.000 millones de dólares, o que de no ser por las supuestas subvenciones los precios de Boeing habrían sido distintos o su desarrollo del 787 se habría demorado hasta el punto de que no se hubiera producido un perjuicio grave. Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han establecido que las supuestas subvenciones causaron un perjuicio grave para sus intereses.[626]

ii) Cuantía y magnitud de las supuestas subvenciones

4.384 Los Estados Unidos aducen, además, que las pruebas demuestran que la mayor parte de los 24.000 millones de dólares que las Comunidades Europeas alegan representan subvenciones a Boeing o bien nunca se pagaron a Boeing o constituyen fondos que, como las Comunidades Europeas reconocen, no están causando un perjuicio grave. En particular, los Estados Unidos afirman que en su primera comunicación escrita demostraron que las Comunidades Europeas sobrestimaban mucho la cuantía pagada en el marco de los programas que impugnan, y que los mismos documentos en los que los consultores de las Comunidades Europeas se apoyaron confirman el error en sus estimaciones. Así pues, la cifra de 24.000 millones de dólares a la que las Comunidades Europeas hacen referencia tan frecuentemente como la cuantía de las supuestas subvenciones recibidas por Boeing incluyen 9.600 millones de dólares que la NASA pagó a empresas y particulares no relacionados con Boeing. Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que, en consecuencia, descuente esa cifra. Esa no es la única cantidad indebidamente incluida en la cifra de 24.000 millones de dólares. Las Comunidades Europeas, en su declaración oral, afirmaron que "no impugnamos ningún efecto desfavorable actual de las subvenciones estadounidenses que históricamente beneficiaron al 717, el 757 y el 767, porque

[624] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 63.
[625] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 64.
[626] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 65.

actualmente no se dan esos efectos en los mercados de LCA". Esto, según los Estados Unidos, es significativo. Las Comunidades Europeas, como parte de su argumentación relativa a la causalidad, atribuyen las supuestas subvenciones a modelos de aeronaves específicos. Con arreglo a ese método, 7.500 millones de dólares de las subvenciones que las Comunidades Europeas alegan se concedieron en el período 1989-2006 es atribuible a las aeronaves 717, 747, 757, 767, MD-11, MD-80 y MD-90, todas ellas aeronaves que, como afirmaron las Comunidades Europeas en su declaración oral, no estaban causando efectos desfavorables para sus intereses. (De hecho, al definir los productos similares subvencionados como el 737, el 777 y el 787, las Comunidades Europeas ni siquiera han presentado una alegación de que alguna de las supuestas subvenciones relacionadas con las otras aeronaves de Boeing está causando un perjuicio grave.) Los Estados Unidos aducen que si esas supuestas subvenciones no causan un perjuicio grave, no deben desempeñar ningún papel en el análisis del Grupo Especial. Por tanto, solicitan al Grupo Especial que efectúe las deducciones consiguientes en el análisis de las Comunidades Europeas.[627]

4.385 Los Estados Unidos también toman nota del argumento de las Comunidades Europeas de que su exagerada estimación de 24.000 millones de dólares en subvenciones es por sí sola prueba suficiente para establecer que los pagos impugnados causaron un perjuicio grave. Sostienen que los argumentos de las Comunidades Europeas son contradictorios y se basan en presuposiciones contrarias a otras presuposiciones que las propias Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que haga. Concretamente, los argumentos contradicen las pruebas porque las comparaciones adecuadas indican que las cuantías en cuestión no tuvieron ningún efecto significativo.[628]

4.386 Los Estados Unidos sostienen además que los cálculos de la supuesta magnitud de las subvenciones por avión efectuados por las Comunidades Europeas:

- asignaron las supuestas subvenciones sobre la base de pedidos "imputados" o "derivados", que no son verdaderos pedidos, sino entregas reales o estimadas desplazadas tres años atrás en el tiempo con objeto de exagerar artificialmente las magnitudes por avión en 2005 y 2006, años de gran volumen de pedidos en los que se centran los argumentos de las Comunidades Europeas relativos al perjuicio grave[629];

- trataron las supuestas subvenciones recurrentes como si se hubieran recibido en la fecha del pedido imputado/derivado (es decir, tres años antes de la entrega efectiva o estimada), a pesar de que Boeing no recibiría el supuesto beneficio hasta el momento de la entrega[630];

- asignaron indebidamente las supuestas subvenciones a aeronaves de Boeing sobre la base de asientos de aeronaves asociados con pedidos imputados/derivados, en lugar del valor de la aeronave asociado[631];

- trataron algunas supuestas subvenciones como si sólo estuvieran vinculadas al 787, cuando no existe tal vínculo específico[632]; y

---

[627] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 66.
[628] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 67.
[629] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 241.
[630] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 241.
[631] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 241.
[632] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 241.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- atribuyeron un número equivocado de asientos al 787-3 con objeto de asignar las supuestas subvenciones al 787-8 y el 787-9, que desempeñan un papel más importante en los argumentos de las Comunidades Europeas.[633]

4.387 Los Estados Unidos sostuvieron que la más grave de esas deficiencias es la utilización por las Comunidades Europeas de datos sobre pedidos imputados/derivados como base para sus asignaciones de las supuestas subvenciones por avión.[634] Las Comunidades Europeas han utilizado como base de su asignación entregas efectivas y, para gran parte del período 2004-2006, entregas futuras estimadas.[635] No han justificado debidamente ese planteamiento.[636] A pesar de insistir en que las supuestas subvenciones no recurrentes causan efectos "inmediatos y directos" sobre los precios de los pedidos en el año en que supuestamente se recibieron las subvenciones[637], el método de asignación de la magnitud por avión empleado por las Comunidades Europeas contrasta la magnitud de la supuesta subvención en cada año con "pedidos" que no se hicieron realmente ese año.[638] Así pues, aun en el caso de que en esta diferencia la asignación por avión de las supuestas subvenciones fuera adecuada, el método utilizado por las Comunidades Europeas hace analíticamente inutilizables sus magnitudes de subvención *ad valorem* por avión.[639] Como los Estados Unidos han demostrado, la utilización de pedidos reales como base de la asignación (manteniéndose constantes todos los demás aspectos de la metodología ITR) hace que las supuestas magnitudes por avión en 2005 y 2006 se reduzcan aproximadamente en un 50 por ciento.[640]

iii) Argumentos relativos a la alegación de las Comunidades Europeas concerniente a los efectos sobre los precios

4.388 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas, en sus argumentos relativos a los efectos sobre los precios, realizan un sucinto "análisis teórico" en un intento por satisfacer el criterio establecido por el Acuerdo SMC por lo que respecta a la causalidad. No obstante ese análisis presupone, pero no demuestra, que de no haber existido las supuestas subvenciones los precios de Boeing habrían aumentado en la cuantía de la supuesta tasa de subvención[641], afirmación que, como reconocen las Comunidades Europeas, no es cierta.[642] En contraste, los Estados Unidos han presentado pruebas de que Boeing siempre trata de maximizar sus beneficios a lo largo del tiempo, y en consecuencia fija los precios de sus aeronaves sin tener en cuenta ninguna supuesta subvención.[643] No hay, por tanto, una base sobre la cual el Grupo Especial pueda razonablemente concluir que cada

[633] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 241.
[634] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[635] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[636] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[637] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[638] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[639] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 242.
[640] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372, párrafo 243.
[641] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 28. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1396-1402, 1502-1504 y 1597-1599.
[642] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 29. El modelo económico de las Comunidades Europeas -que presupone los efectos sobre los precios que pretende derivar- estima que el 85 por ciento del valor de cualquier subvención da lugar a un aumento del precio.
[643] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 252.

dólar de las supuestas subvenciones resultaría en una disminución equivalente de los precios de Boeing, o que los cambios en los precios de Boeing se traducen en cambios dólar por dólar en los precios de Airbus.[644] El resto del argumento de las Comunidades Europeas acerca de los "efectos sobre los precios" se basa en i) la afirmación de que el 100 por ciento de una serie de supuestas ventajas fiscales se transmiten a los precios que Boeing cobra a sus clientes, y ii) un análisis económico (el "Informe Cabral"[645]) que presupone los efectos sobre los precios de las otras "subvenciones para desarrollo" supuestamente concedidas a Boeing. De hecho, en lo tocante a los precios de Boeing, los Estados Unidos sostienen que las pruebas, en contraste con las afirmaciones y presuposiciones de las Comunidades Europeas, son inequívocas en cuanto a los siguientes puntos:

- Los precios de Boeing dependen del mercado. Boeing trata de obtener para sus aeronaves los precios más altos que el mercado puede soportar, sin tener en cuenta los diversos pagos que las Comunidades Europeas impugnan como subvenciones.[646]

- Airbus ha subvalorado deliberada y sistemáticamente los precios de Boeing para los tres tipos de grandes aeronaves civiles objeto de la reclamación de las Comunidades Europeas a fin de aumentar su cuota de mercado (el A320), mantener su cuota de mercado (A330), y compensar la insatisfacción de los clientes con su aeronave competidora (A340 y A350 original).

La resistencia de Boeing a la presión sobre los precios ejercida por Airbus es evidente tanto en las pruebas relativas a campañas específicas como, más en general, a la luz de las grandes pérdidas de cuota de mercado de Boeing. De hecho, las pruebas demuestran que las mayores pérdidas de cuota de mercado de Boeing en beneficio de Airbus se produjeron en el período en que los supuestos efectos sobre los precios eran mayores, lo que refuta la alegación de las Comunidades Europeas de existencia de un vínculo entre las supuestas subvenciones y los precios fijados por Boeing.[647] Según los cálculos de las Comunidades Europeas, los niveles de las supuestas subvenciones no recurrentes en el período 2004-2006 fueron, en promedio, significativamente más bajos que los niveles en el período 2000-2003.[648] Sin embargo, en el período 2004-2006 los tipos de inversiones de Boeing especificados en el modelo Cabral no se redujeron.[649] De hecho, y contrariamente a las predicciones del modelo Cabral, los **[***]** de Boeing y los pagos a sus accionistas y para investigación y desarrollo de productos aumentaron significativamente.[650] Así pues, no hay una coincidencia temporal que respalde la teoría de las Comunidades Europeas acerca de los efectos sobre los precios y el modelo Cabral en el que se basa.[651]

---

[644] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 252.

[645] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 30. Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4.

[646] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 31. Declaración de Clay Richmond, Estados Unidos - Prueba documental 275.

[647] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 65.

[648] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 206.

[649] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 206.

[650] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 206.

[651] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 206.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4.389 En contraste, hay una clara coincidencia temporal entre los supuestos indicios de efectos desfavorables y determinados factores no relacionados con las subvenciones:

- **[***]** de Boeing.[652]

- Precios para el A340 de Airbus, ineficiente en el uso del combustible **[***]**.[653]

La reducción de los costos de desarrollo del A380 liberó recursos en 2006, lo que coincidió con que Airbus finalmente lanzó un competidor del 787, fabricado principalmente con materiales compuestos, el A350XWB.[654]

4.390 En sus siguientes comunicaciones escritas, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han subsanado su análisis económico viciado, que es el único fundamento que han invocado en apoyo de su afirmación de que las supuestas subvenciones afectaron a los precios de Boeing. Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas, en su primera comunicación escrita, basaron la afirmación de que las supuestas subvenciones afectaron a los precios de Boeing en un análisis económico sustentado por una serie de afirmaciones sobre la manera en que las subvenciones afectarían a una empresa como Boeing y a un trabajo sobre modelos realizado por el Profesor Luís Cabral. Los Estados Unidos afirman que su primera comunicación escrita demostró que esas afirmaciones eran erróneas, y que las presuposiciones subyacentes en el modelo del Profesor Cabral invalidaban sus resultados. En su declaración oral, las Comunidades Europeas trataron de restaurar la credibilidad de su análisis, pero no han identificado ninguna deficiencia en las críticas que los Estados Unidos han hecho de sus razonamientos, ni presentado prueba alguna que valide las muchas presuposiciones necesarias para llegar a la conclusión a la que piden al Grupo Especial que llegue.[655] De hecho, los Estados Unidos aducen que su primera comunicación escrita y su declaración oral demostraron que las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí no respaldan ninguna de esas presuposiciones, y que en muchos casos las refutan. En su declaración oral, las Comunidades Europeas se limitaron a hacer afirmaciones adicionales que o no estaban justificadas o estaban directamente en contradicción con las pruebas.[656]

4.391 Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre campañas específicas que vinculan las supuestas subvenciones con la pérdida de ventas y la contención de la subida de los precios (por ejemplo, que "la capacidad de Boeing para ofrecer una concesión final en materia de precios inclinó la balanza en cuanto a perder o lograr la venta") se basan totalmente en los cálculos de la magnitud por avión, los efectos sobre los precios por avión calculados por el Profesor Cabral y, en cierta medida, el "análisis" de viabilidad económica del ITR.[657] Dado que los trabajos de ITR y el Profesor Cabral no demuestran nada, las Comunidades Europeas no pueden probar la existencia de alguna conexión entre el resultado de campañas específicas y las supuestas subvenciones, y mucho menos el vínculo "genuino y sustancial" requerido por el Acuerdo SMC.[658]

---

[652] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 207.
[653] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 207.
[654] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 207.
[655] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 68.
[656] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 69.
[657] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 381, párrafo 338.
[658] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 381, párrafo 338.

4.392 Los Estados Unidos señalan que en respuesta a su observación de que Boeing fija los precios de sus grandes aeronaves civiles basándose en su interpretación del mercado, las Comunidades Europeas adujeron que si "Boeing no hubiera tenido acceso a subvenciones, no habría podido sacrificar márgenes actuales con objeto de aumentar su cuota de mercado y obtener más valor de sus clientes en el futuro". Los Estados Unidos aducen que esto no es más que una conclusión injustificada. Las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba que sugiera que los precios de Boeing habrían sido distintos "de no ser por" las supuestas subvenciones. Las Comunidades Europeas también aducen que "las afirmaciones de los Estados Unidos" relativas al uso de efectivo por Boeing "están en conflicto con los datos disponibles" porque "los datos revelan que no hay una correlación estadísticamente significativa entre las subvenciones y los dividendos más las recompras de acciones", pero sí muestran "una clara correlación entre el valor de la empresa y los dividendos más las recompras de acciones". Sin embargo, la inexistencia de cualquier correlación entre las supuestas subvenciones y los pagos de Boeing a sus accionistas es perfectamente compatible con el argumento de los Estados Unidos. Lo que los Estados Unidos destacan es que los programas en litigio no son subvenciones y no proporcionan a Boeing "flujo de caja liberado". Los Estados Unidos no esperarían encontrar ninguna correlación entre subvenciones que en realidad no existen y los pagos de Boeing a sus accionistas, y el hecho de que no la haya, de probar algo, prueba lo que los Estados Unidos afirman. El que haya una correlación "entre el valor de la empresa y los dividendos más las recompras de acciones" no debe sorprender a nadie. El precio de las acciones de una empresa y, por consiguiente, su valor, suelen aumentar a medida que los pagos de la empresa a sus accionistas aumentan. Los Estados Unidos sostienen que este fenómeno no guarda relación alguna con las supuestas subvenciones.[659]

iv) Argumentos relativos a la alegación de las Comunidades Europeas concerniente a los efectos en la tecnología

4.393 Los Estados Unidos aducen que por lo que respecta a los "efectos en la tecnología" las Comunidades Europeas no han presentado ninguna razón convincente que lleve a creer que Boeing habría desarrollado el 787 más tarde o más despacio de no existir la supuesta concesión de subvenciones. De hecho, las pruebas demuestran lo contrario. Cuando Boeing asignó sus recursos al programa 787, Boeing y Airbus tenían acceso a la misma tecnología de materiales compuestos y a otras tecnologías. Boeing lanzó el 787 bastante antes de que Airbus lanzara el A350XWB -la primera versión de esa aeronave que logró aceptación en el mercado- porque en aquellas fechas los recursos de Airbus estaban asignados al A380. En otras palabras, la posición de Airbus en el segmento de aeronaves de tamaño medio obedecía a una opción, a saber, la decisión de Airbus de centrarse en dominar la tecnología de una aeronave "superjumbo" destinada a prestar servicios en rutas entre grandes nodos aeroportuarios. En contraste Boeing decidió centrarse en aeronaves más pequeñas y eficientes en el uso del combustible que prestaran servicios en rutas punto a punto y pudieran aprovechar las novedades en la tecnología de materiales compuestos existentes y generalmente disponibles y las reducciones de los costos de esos materiales. Una vez adoptada la decisión de proceder en una dirección distinta de la de Boeing, Airbus multiplicó sus propias dificultades después del lanzamiento del 787 al tratar de acelerar el desarrollo de un "A350" competidor basado en una reelaboración rápida de su anticuado A330. Los Estados Unidos sostienen, por tanto, que el problema nunca se debió a las supuestas subvenciones a Boeing.[660]

4.394 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas tampoco han abordado lo que EADS ha reconocido, a saber, que ha sido Airbus quien ha generado los problemas con los que ha tropezado, que no guardan relación con el supuesto otorgamiento de subvenciones. De hecho, los Estados Unidos afirman que los problemas que la propia Airbus se ha creado trascienden las cuestiones relativas al A380 y A350 arriba expuestas. Por ejemplo, en el decenio de 1990 Airbus

[659] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 70.
[660] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 66.

decidió sacar al mercado su aeronave de gran autonomía A340 como un avión de cuatro motores. En tiempos de bajo precio del combustible para reactores, la decisión tal vez era razonable. Sin embargo, en el entorno actual, cuando los precios del combustible para reactores son muy altos, esa decisión sólo ha causado problemas. El A340 se vende mal porque su rendimiento es insatisfactorio -ha sido clasificado constantemente por operadores e inversores como la peor de las grandes aeronaves civiles existentes en el mercado-. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas, al alegar, como hacen, que las subvenciones, y no el rendimiento insatisfactorio y los problemas económicos de la operación del A340, han sido la causa de que éste pierda ventas en beneficio del bimotor 777 de Boeing, más eficiente en el uso del combustible, pasan por alto todas las pruebas relativas a las ventas de esas dos aeronaves.[661]

4.395 Los Estados Unidos alegan que, de manera análoga, en 2000 Airbus asignó miles de millones de dólares a su proyecto A380. El A380, con mucho el mayor avión comercial jamás fabricado, está diseñado para volar en un número relativamente pequeño de rutas "entre nodos aeroportuarios". Los Estados Unidos afirman, además, que Boeing siempre fue escéptico sobre el nivel de demanda de un avión tan grande, ya que creía que el mayor crecimiento se produciría en rutas directas "punto a punto", que permiten a los pasajeros llegar a su destino sin cambiar de avión en nodos aeroportuarios congestionados como Frankfurt, London Heathrow, o Tokyo Narita. Por consiguiente, mientras Airbus estaba desarrollando el A380, Boeing destinó sus recursos de desarrollo al 787, una aeronave mucho más pequeña y más eficiente en el uso del combustible, basada en tecnología de materiales compuestos y diseñada para volar en esas rutas punto a punto. Como los recursos de ingeniería son limitados, la decisión de Airbus de centrarse en el revolucionario A380 significó que le fue imposible crear al mismo tiempo una aeronave de tamaño medio igualmente revolucionaria. En lugar de ello, trató de arreglárselas con una reelaboración de bajo costo del A330, a la que se refirió como una nueva familia de aeronaves (la familia "A350"), que comercializó en competencia con el 787. Los sucesivos fracasos de ese planteamiento, a medida que los clientes rechazaban modificaciones cada vez más elaboradas de componentes de aeronaves existentes, llevaron finalmente a Airbus a lanzar una aeronave realmente nueva, el A350XWB, que no estará lista para entrega hasta 2013, cinco años después del 787. Basándose en ello, los Estados Unidos aducen que la supuesta concesión de subvenciones a Boeing no pudo ser la causa de la escasez de ingenieros cualificados en Airbus, ni de una serie de decisiones de diseño equivocadas que los clientes rechazaron.[662]

4.396 Los Estados Unidos afirman además que las Comunidades Europeas no alegan, y no pueden alegar, que los problemas de Airbus por lo que respecta a la producción del A380 están de alguna manera relacionados con algo que haya hecho Boeing. Según los Estados Unidos, no cabe duda de que las costosas demoras en la producción -la producción del A380 lleva dos años de retraso y ha sobrepasado el presupuesto en miles de millones de euros- explican la mayoría de las pérdidas comunicadas por Airbus en 2006, cuando no todas ellas, así como las dificultades de Airbus para encontrar recursos para desarrollar el A350.[663] Así pues, los Estados Unidos sostienen que las pruebas disponibles no sólo refutan la argumentación sobre la causalidad que las Comunidades Europeas tratan de presentar, sino que también demuestran que el perjuicio grave del que las Comunidades Europeas se quejan es, de hecho, consecuencia directa de opciones deliberadas de Airbus en materia de fijación de precios y desarrollo de productos. Sin embargo, el Acuerdo SMC no permite a las Comunidades Europeas atribuir a subvenciones los efectos de esos otros factores.[664]

4.397 Los Estados Unidos hacen además referencia a otro aspecto significativo de la situación de Airbus que las Comunidades Europeas se abstienen de mencionar en su comunicación. Aunque Airbus experimentó recientemente algunas adversidades, los Estados Unidos sostienen que sus

[661] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 67.
[662] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 68.
[663] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 69.
[664] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 70.

ingresos y su producción están en niveles casi sin precedentes, y que su situación comercial está mejorando. El A380 está casi listo para entrega a los clientes, y Airbus prevé que los pedidos aumenten a medida que la aeronave demuestra su capacidad de producir ingresos. Airbus decidió prescindir del A350 original, mal diseñado, y empezar de nuevo con el A350XWB. Las Comunidades Europeas, Airbus, y la mayoría de los analistas predicen que la nueva aeronave será mejor acogida por los clientes.[665] De hecho, Airbus ya ha recibido nada menos que 232 pedidos y compromisos para el A350XWB en los seis meses transcurridos desde el lanzamiento del programa.[666] Airbus también ha cambiado drásticamente su equipo de gestión y emprendido un plan de reducción de costos denominado "Power 8", que en su opinión la hará más competitiva en un entorno de dólar débil. Esas circunstancias, aunque actualmente pueden estar consumiendo ingresos y flujo de caja del estado financiero de la empresa, son inversiones que prometen rápidas mejoras en el futuro, como en este momento demuestra la cartera de pedidos del A350XWB.[667]

4.398 En sus posteriores comunicaciones escritas, los Estados Unidos aducen que el hecho de que Boeing pudiera poner en servicio comercial el 787 antes que la aeronave competidora de las Comunidades Europeas no se puede atribuir a las supuestas subvenciones. Observan que las Comunidades Europeas, en sus argumentos sobre los "efectos en la tecnología", piden al Grupo Especial que concluya que de no haber existido las supuestas subvenciones Boeing habría necesitado más tiempo para ofrecer un producto superior al A330, o habría tenido que conformarse con un competidor inmediato que era igual de bueno, pero no mejor. A juicio de los Estados Unidos, esta es la única conclusión que puede derivarse de su argumento de que el diseño y el calendario de producción del 787 debe atribuirse a las supuestas subvenciones, y no a los esfuerzos de la propia Boeing. Sin embargo, tanto las pruebas como la racionalidad económica contradicen esa conclusión.[668]

4.399 En el período examinado, los ingenieros de Airbus estaban desarrollando dos nuevas aeronaves, el A380 y el A400M. Las Comunidades Europeas no han alegado, y mucho menos probado, que los ingenieros de Boeing son menos competentes que los ingenieros de Airbus. Tampoco han alegado, ni probado, que la BCA no disponía de fondos suficientes para cubrir todos los gastos en investigación y desarrollo que necesitaba hacer. No han indicado nada que permita concluir que Boeing, con esa capacidad y los recursos financieros necesarios para aprovecharla plenamente, no haría nada más que ceder cuota de mercado mientras Airbus progresaba en sus proyectos. Por el contrario, había incentivos económicos, recursos financieros y capacidad de ingeniería para producir una nueva aeronave. En resumen, los Estados Unidos sostienen que, cualquiera que fuera el efecto financiero de las supuestas subvenciones, no hay nada que permita concluir que cambiaron el resultado tecnológico.[669] Los Estados Unidos añaden que las Comunidades Europeas así lo reconocen. En su resumen de la "naturaleza" del grupo de subvenciones que incluye las investigaciones del DOD y la NASA que supuestamente tuvieron efectos en la tecnología, las Comunidades Europeas afirman que "este segundo grupo de subvenciones aumenta el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing al pagar determinadas actividades de investigación y desarrollo que de otro modo Boeing había tenido que financiar por sí misma". En otras palabras, según los Estados Unidos, el análisis de la causalidad efectuado por las Comunidades Europeas se basa en la afirmación de que si las supuestas subvenciones financiaron investigaciones relacionadas

[665] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 32. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1338 ("Airbus está ahora en condiciones de ofrecer, con previsión de entrega en 2013, una LCA de nueva generación que muestra un rendimiento comparable o aun mejor que el de la familia de LCA 787 de Boeing").

[666] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 33. Comunicado de prensa de Airbus, "*Renewed momentum for Airbus's leading products, and Paris Air Show with 425 firm orders*", 22 de junio de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 377.

[667] Resumen de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 71.

[668] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 71.

[669] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 71.

con grandes aeronaves civiles, de no haberse concedido Boeing habría aportado su propio dinero para realizar las mismas investigaciones. Los Estados Unidos sostienen además que las Comunidades Europeas, como tratan cada supuesta subvención como si tuviera un efecto monetario en el año de recepción, suponen que Boeing habría realizado esas investigaciones en el mismo tiempo en que efectivamente lo hizo.[670] Basándose en ello, los Estados Unidos afirman que han demostrado que el análisis del efecto económico de las supuestas subvenciones efectuado por las Comunidades Europeas está equivocado. Añaden, sin embargo, que las Comunidades Europeas tienen razón cuando reconocen que el programa de desarrollo de la tecnología de grandes aeronaves civiles de Boeing se habría seguido ejecutando con independencia de la disponibilidad de financiación gubernamental.[671]

4.400 Los Estados Unidos sostienen, por último, que los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a los efectos en la tecnología se basan en la presuposición de que Boeing, de no haber dispuesto de las supuestas subvenciones, no podría haber realizado todas las investigaciones relacionadas con el 787, afirmación ésta que incluso las propias Comunidades Europeas consideran falsa. Así pues, a juicio de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han acreditado una presunción *prima facie* de que las supuestas subvenciones afectaron a la capacidad de Boeing para poner en circulación comercial el 787 anticipándose a un producto competitivo de Airbus.[672]

4.401 En conclusión, los Estados Unidos sostienen lo siguiente:

a) Período de referencia. Las Comunidades Europeas han recurrido a varios argumentos para excluir datos anteriores a 2004 del examen por el Grupo Especial. El último consiste en afirmar que las "carteras de productos" de Boeing y Airbus experimentaron un cambio "espectacular" en el período 2004-2006. Sin embargo, un examen de todos los modelos disponibles para venta en los períodos 2001-2003 y 2004-2006 demuestra que las ofertas de productos en gran medida se superpusieron.[673]

b) Agregación. Cuando determinados programas "comparten un vínculo suficiente" con el producto subvencionado y una variable relacionada con efectos específicos, los efectos de esos programas pueden agregarse. No hay tal vínculo entre las subvenciones que según las Comunidades Europeas "reducen los costos unitarios marginales" de grandes aeronaves civiles de Boeing específicas y los programas de investigación y desarrollo que las Comunidades Europeas alegan han subvencionado la investigación y desarrollo de Boeing.[674]

c) Magnitud de la supuesta subvención. Las cifras de 24.000 millones de dólares y 19.000 millones de dólares citadas por las Comunidades Europeas se basan en gran parte en análisis que están en total contradicción con las pruebas. Aun en el caso de que cada uno de los programas impugnados por las Comunidades Europeas constituyera una subvención -y los Estados Unidos afirman que no es así- el valor real asociado a los programas es muy inferior a lo que las Comunidades Europeas afirman,

[670] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 72.
[671] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 73.
[672] Resumen de la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 74.
[673] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 23.
[674] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.

y muy inferior a cualquier nivel que pudiera entenderse que tuvo efectos en la tecnología o los precios de Boeing.[675]

d) La magnitud de las subvenciones no es por sí misma suficiente para establecer una relación causal. Los datos financieros de Boeing refutan la afirmación de las Comunidades Europeas de que, "de no ser por" este volumen de supuesta financiación gubernamental, las estrategias de Boeing en materia de precios y desarrollo de productos la habrían llevado a la quiebra. Durante el período 2004-2006, en el que se centran las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas a los efectos desfavorables, los fondos que Boeing gastó en recompra de acciones representaron cerca del doble de la cuantía de las supuestas subvenciones. Los recursos de Boeing eran igualmente suficientes para cubrir cualquier costo financiado por las supuestas subvenciones a lo largo del período más extenso 1989-2006. En esas evaluaciones se utilizan las cifras exageradas de las Comunidades Europeas. Evidentemente, el argumento se hace cada vez más insostenible a medida que esas cifras se reducen.[676]

e) Las Comunidades Europeas no han establecido que la estrategia de Boeing en materia de precios habría cambiado de no haberse concedido las supuestas subvenciones. Alegan que cuatro supuestos programas de subvención reducen los costos unitarios marginales de la producción de grandes aeronaves civiles de Boeing, y que la empresa transmite esa ventaja a los clientes, "dólar por dólar", en forma de precios más bajos. Las pruebas citadas por las Comunidades Europeas no respaldan esa afirmación. Por lo que respecta al segundo grupo de subvenciones, las supuestamente otorgadas en forma de programas de investigación y desarrollo, las Comunidades Europeas afirman que parte del presupuesto de cada programa es el equivalente funcional de "efectivo liberado", que Boeing utiliza para "fijar precios agresivamente". Los Estados Unidos afirman que han demostrado que el estudio sobre modelos del Profesor Cabral y el informe que lo acompaña, en los que se basa el análisis de las Comunidades Europeas, están fundamentalmente viciados. La respuesta de las Comunidades Europeas a las críticas de los Estados Unidos no puede subsanar el análisis de Cabral.[677]

f) Las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de ninguno de los tipos de perjuicio grave. Los argumentos básicos de las Comunidades Europeas se centran en la manera en que las supuestas subvenciones afectan al comportamiento de Boeing y al mercado. Los Estados Unidos han demostrado que las Comunidades Europeas no han acreditado una presunción *prima facie* de que esos efectos tengan lugar. Aunque lo hubieran hecho, el Acuerdo SMC requiere también otra cosa, a saber, que los efectos constituyan uno de los tipos de perjuicio grave enumerados en el párrafo 3 del artículo 6. Sin embargo, las pruebas no demuestran que se hayan dado los tipos de perjuicio grave alegados por las Comunidades Europeas: una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, o desplazamiento u obstaculización.[678]

---

[675] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 25.

[676] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 26.

[677] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 27.

[678] Resumen de la declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 28.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

A. AUSTRALIA

1. Introducción

5.1 Australia se centra en un pequeño número de temas escogidos que plantean cuestiones sistémicas significativas, así como importantes cuestiones de interpretación jurídica.[679]

2. Contribución financiera

a) Pertinencia de la naturaleza de la acción gubernamental

5.2 Australia considera que el hecho de que una acción gubernamental también pueda caracterizarse como un tipo particular de transacción (por ejemplo, la "compra de servicios") no afecta a la cuestión de si constituye o no una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Antes bien, la cuestión pertinente es determinar si la acción gubernamental puede describirse apropiadamente como comprendida en alguna de las categorías de contribución financiera previstas en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[680]

5.3 Australia recuerda la declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* según la cual "{l}a evaluación de la existencia de una contribución financiera supone el examen de la naturaleza de la transacción a través de la cual un gobierno transfiere algo dotado de valor económico".[681] Por lo tanto, Australia sostiene que es importante identificar con precisión la naturaleza de la acción gubernamental de que se trate para determinar si está comprendida en alguna de las categorías de contribución financiera.[682]

5.4 A juicio de Australia, los hechos y las circunstancias que rodean la medida en cuestión deben determinar la naturaleza de la acción gubernamental y, por consiguiente, determinar si ésta se halla comprendida en alguna de las categorías de contribución financiera previstas en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Dicho de otro modo, es la naturaleza de la acción gubernamental y no su caracterización como un tipo particular de transacción lo que determina si está o no comprendida en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[683]

b) Pertinencia del suministro de una contraprestación en virtud de pactos contractuales

5.5 Australia considera asimismo que el hecho de que un receptor proporcione al gobierno una contraprestación (bien sea en forma monetaria o en especie) en virtud de un pacto contractual no afecta a la cuestión de si una determinada acción gubernamental es una contribución financiera a tenor del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[684]

---

[679] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 1.
[680] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 1.
[681] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 1, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 52. Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 3.
[682] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 2.
[683] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 3.
[684] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 4.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.6 Australia toma nota de que el análisis del Órgano de Apelación concerniente a la definición de subvención del párrafo 1 del artículo 1 abarca dos elementos distintos, a saber: i) una contribución financiera de un gobierno y ii) el otorgamiento de un beneficio.[685] Australia considera importante analizar por separado estos dos elementos del criterio de subvención establecido en el párrafo 1 del artículo 1. En consecuencia, la naturaleza de la acción gubernamental de que se trate debe examinarse independientemente de lo que se haya otorgado al receptor.[686]

5.7 El hecho de que una acción gubernamental concreta sea una contribución financiera es un elemento separado del criterio de subvención establecido en el párrafo 1 del artículo 1, distinto de la cuestión del beneficio.[687] El apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC dispone que no se considerará que el suministro de bienes o servicios por el gobierno confiere un beneficio, a menos que el suministro se haga por una remuneración inferior a la adecuada. Esto indica que puede existir una contribución financiera en los casos en que la remuneración entregada sea inadecuada. Por lo tanto, el hecho de que un gobierno reciba una remuneración por los bienes y servicios que suministra no es en sí mismo suficiente para que la transacción quede fuera del ámbito de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[688]

5.8 Como las Comunidades Europeas señalaron en su declaración oral, "es una práctica normal entre los gobiernos de todo el mundo dar ayudas para investigación y desarrollo sobre la base de contratos".[689] Australia recuerda, por ejemplo, que en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda III* el Grupo Especial consideró que el otorgamiento de derechos de extracción en virtud de contratos de derechos de tala constituye el suministro de un bien, a pesar de que las empresas pagaron un precio por esos derechos de extracción.[690] De manera análoga, Australia opina que los acuerdos de reparto de costos celebrados entre la industria privada y el gobierno en el marco de la realización de actividades de investigación y desarrollo no excluyen la existencia de una contribución financiera.[691]

5.9 Por consiguiente, Australia considera que es la naturaleza de la acción gubernamental, teniendo en cuenta todos los hechos y circunstancias que rodean la prestación de asistencia, lo que debe determinar si esa acción constituye o no una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[692]

c) Asistencia en materia fiscal

5.10 En *Estados Unidos - EVE* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* el Órgano de Apelación brinda orientación en cuanto a si la asistencia en materia fiscal a Boeing y a otros fabricantes del sector aeroespacial constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A juicio de Australia, el Grupo Especial debe examinar si la reducción de un tipo impositivo para un determinado sector constituye ingresos públicos condonados o no recaudados que en otro caso se percibirían, sobre la base de una comparación con "contribuyentes en situaciones similares" (es decir, otros sectores dedicados a actividades económicas de una complejidad y nivel de valor añadido similares). Sobre la base de esa

[685] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 2, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 156.

[686] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 5.

[687] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 3, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 156.

[688] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 6.

[689] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 4, donde se hace referencia a la declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 68.

[690] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 5, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda III*, párrafo 7.18.

[691] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 7.

[692] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 8.

comparación, Australia sostiene que la cuestión esencial es si las medidas fiscales de que se trata "entrañan un apartamiento" de las normas fiscales que de lo contrario se aplicarían a ese sector.[693] Un factor pertinente que el Grupo Especial debe examinar es la concepción de las medidas o la "configuración esencial y la fundamentación que se han presentado" respecto de esas medidas, a fin de "evaluar la naturaleza de la relación existente entre la medida controvertida y el régimen fiscal general". Es necesario que el Grupo Especial examine la reducción en los tipos impositivos B&O aplicables a las actividades de fabricación de productos aeroespaciales en el contexto del régimen general que establece una asistencia en materia fiscal para el sector de la industria aeroespacial.[694]

d) Asistencia en materia de investigación y desarrollo

i) Aplicación del criterio jurídico a la asistencia en materia de investigación y desarrollo

5.11 Australia observa que el Grupo Especial que se ocupa de la presente diferencia tiene ante sí una variedad de medidas relacionadas con las actividades de investigación y desarrollo y con el "fruto" de esas actividades. Australia estima que el estudio que haga el Grupo Especial de las actividades de investigación y desarrollo y el "fruto" de tales actividades como contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 debe incluir: i) si la asistencia en materia de investigación y desarrollo conlleva la transferencia directa de fondos (donaciones); ii) si la aportación de, por ejemplo, bienes, apoyo institucional, científicos, ingenieros e instalaciones de investigación del gobierno puede asimismo constituir un suministro de bienes y servicios; iii) si la concesión de derechos de propiedad intelectual puede constituir un suministro de bienes y servicios; iv) si la concesión de derechos de propiedad intelectual puede asimismo constituir ingresos públicos condonados que en otro caso se percibirían si la atribución de derechos de patente no reflejara consideraciones de mercado; y v) la medida en que la tecnología de doble uso constituye un suministro de bienes y servicios.[695]

ii) Las medidas comprendidas en el sentido de "contribución financiera"

5.12 Australia considera que el criterio pertinente para determinar si una determinada medida está comprendida en el sentido de contribución financiera a que se refiere el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC es si el gobierno ha suministrado algo de valor al receptor, incluida una transferencia de recursos en especie, que tenga la posibilidad de reducir artificialmente los costos de producción de un producto o de incrementar artificialmente los ingresos percibidos mediante la venta del producto.[696]

5.13 Esta opinión encuentra apoyo en asuntos anteriores. Por ejemplo, Australia recuerda la declaración formulada por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* de que: "(h)ay una amplia gama de transacciones que están comprendidas en el sentido de 'contribución financiera' del párrafo 1 a) 1) del artículo 1".[697] El Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones* proporciona orientación para examinar si las actividades de investigación y desarrollo realizadas por el gobierno constituyen una contribución financiera: los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 abarcan una amplia gama de acciones por las cuales el

[693] Comunicación escrita de Australia, párrafo 8.
[694] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 2.
[695] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 9. Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 4.
[696] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 10.
[697] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 6, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 52.

gobierno está "suministrando directamente algo de valor -dinero, productos o servicios- a una entidad privada".[698]

5.14 En relación con el significado de la expresión "bienes" que figura en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, Australia observa que el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* coincidió con el Grupo Especial en que el sentido corriente de "bienes" incluye "*property or possessions*" ("propiedades o posesiones"), en particular -pero no exclusivamente- "*movable property*" ("bienes muebles").[699] Australia recuerda asimismo las declaraciones formuladas por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Madera blanda III* en cuanto a que "la frase 'bienes o servicios -que no sean de infraestructura general-' hace referencia a una gama muy amplia de cosas que un gobierno puede proporcionar".[700]

5.15 Australia también estima que una medida de asistencia gubernamental puede comprender más de una contribución financiera. Por lo tanto, es importante examinar por separado cada elemento de la medida para determinar si está comprendida dentro de una de las categorías de contribución financiera que figuran en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[701]

iii) Trato en el marco del Acuerdo SMC de la "asistencia para actividades de investigación" prestada por el gobierno

5.16 Australia considera que el ya expirado artículo 8 del Acuerdo SMC (relativo a las subvenciones no recurribles) proporciona orientación para el examen del trato en el marco del Acuerdo SMC de la "asistencia para actividades de investigación" prestada por el gobierno. A juicio de Australia, la inclusión del artículo 8 indica claramente que los negociadores consideraron que las subvenciones para investigación y desarrollo estaban sujetas al Acuerdo SMC. El párrafo 2 a) del artículo 8 confirma que la asistencia prestada por el gobierno para cubrir una amplia variedad de costos en materia de investigación y desarrollo, incluidos servicios y conocimientos, quedaría comprendida en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[702]

5.17 Si una empresa conserva los derechos de propiedad intelectual que normalmente le corresponden, Australia opina que el hecho de conservar tales derechos de propiedad intelectual no constituiría necesariamente una contribución financiera adicional (además de la financiación gubernamental) consistente en el suministro de bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, dado que no ha habido transferencia de esos derechos.[703]

5.18 Ahora bien, Australia considera importante tener presentes los hechos y las circunstancias que rodean la titularidad de los derechos de propiedad intelectual. En particular, es necesario comparar el trato dispensado a esos derechos a tenor de los pactos contractuales concretos de que se trate con lo dispuesto en los pactos comparables en materia de trato de los derechos de propiedad intelectual en otros contratos del Gobierno de los Estados Unidos. En tales circunstancias, es importante tener

[698] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 7, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, párrafo 8.73. Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 11.

[699] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 8, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 58.

[700] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 9, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda III*, párrafo 7.25. Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 12.

[701] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 13.

[702] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 14.

[703] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 15.

presente la medida en que otros pactos contractuales gubernamentales sean efectivamente comparables y el grado en que puedan constituir un punto de referencia.[704]

5.19 Australia opina asimismo que los derechos de propiedad intelectual desarrollados en el curso de un contrato gubernamental (es decir, actividades respecto de las cuales el gobierno haya suministrado una contribución financiera) no constituyen necesariamente una contribución financiera adicional en forma de condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. Ello depende del examen de los pactos contractuales gubernamentales en general, y de aquellos que se aplican específicamente a la empresa.[705] La contribución financiera estaría limitada a la asistencia suministrada por medio de la financiación gubernamental de actividades de investigación y desarrollo, que, a juicio de Australia, constituiría una transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.[706] Puede suceder que el trato de los derechos de propiedad intelectual en el marco de un determinado contrato gubernamental pueda considerarse una contribución financiera adicional en forma de suministro de bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 o condonación de ingresos públicos en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. Ello dependerá del conjunto de los hechos del caso concreto y, a juicio de Australia, tendría que comprender la transferencia de derechos de propiedad intelectual del gobierno a la empresa.[707]

5.20 Australia coincide con el Brasil en que, "si el Grupo Especial constata que la NASA o el DOD han suministrado a Boeing bienes o servicios consistentes en el acceso a instalaciones, equipos y empleados públicos o la utilización de los mismos, el Grupo Especial debe constatar que el suministro de esos bienes o servicios constituye una contribución financiera en el marco del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1".[708]

5.21 Australia observa que los acuerdos de reparto de costos celebrados entre la industria privada y el gobierno para la realización de actividades de investigación y desarrollo, por ejemplo en relación con las tecnologías de doble uso, no excluyen la existencia de una contribución financiera. Ello quiere decir que aun en ese caso podría existir una contribución financiera en la cuantía de la financiación facilitada por el gobierno, independientemente de la cuantía de la financiación aportada por la industria.[709]

5.22 Australia considera que el Programa de IR&D parece ser el mecanismo o criterio mediante el cual el Gobierno de los Estados Unidos determina el nivel de asistencia para sufragar determinados costos relacionados con las actividades de IR&D. Ello no altera la consideración de si la financiación para investigación y desarrollo constituye una contribución financiera.[710]

iv) Asistencia para investigación y desarrollo en el marco de los programas de la NASA y el DOD

5.23 El Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* y el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones* proporcionan orientación sobre los tipos de transacciones que se consideran contribución financiera y sobre el significado del término "bienes" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Australia considera que el suministro de bienes y servicios por el gobierno en el marco del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 tiene un sentido amplio y

[704] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 16.
[705] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 17.
[706] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 18.
[707] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 19.
[708] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 10, donde se hace referencia a la comunicación escrita del Brasil, párrafo 22. Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 20.
[709] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 21.
[710] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 22.

proporciona orientación acerca de si la titularidad de los frutos de la investigación y desarrollo sirve de fundamento para sostener que la financiación suministra algo de valor a Boeing.[711]

5.24 Al examinar si la compra efectuada por el Gobierno de los Estados Unidos de los servicios de investigación y desarrollo de Boeing equivale a una contratación pública, Australia señala que en el Acuerdo SMC no existen bases jurídicas para la exención de obligaciones en materia de subvenciones respecto de la contratación pública. La caracterización de una transacción como contratación pública es irrelevante para determinar si esa transacción constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[712]

5.25 A la luz de las consideraciones expuestas, Australia sostiene que la aclaración de las siguientes cuestiones sería pertinente a los efectos del examen por el Grupo Especial de la caracterización de las actividades de investigación y desarrollo como contribuciones financieras hecha por las Comunidades Europeas[713]:

a) ¿Es adecuado caracterizar como "compra de servicios" los acuerdos en virtud de los cuales la NASA contrata con la rama de producción de LCA de los Estados Unidos la realización de actividades de investigación y desarrollo? De serlo, ¿están las compras de servicios excluidas del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1?

b) Cuando los Estados Unidos alegan que los pactos contractuales celebrados entre la NASA y la rama de producción de LCA de los Estados Unidos equivalen a una contratación pública, ¿pueden las actividades de investigación y desarrollo realizadas para la NASA caracterizarse debidamente como "productos destinados a fines oficiales y no a la reventa comercial o a su utilización en la producción de bienes para la venta comercial"?

c) Cuando los Estados Unidos alegan que los pactos contractuales celebrados entre la NASA y la rama de producción de LCA de los Estados Unidos son compras de servicios o equivalen a una contratación pública, ¿constituye la titularidad del fruto de las actividades de investigación y desarrollo realizadas en virtud de un contrato un fundamento para afirmar que la financiación para investigación y desarrollo fue una "compra"?

d) Cuando las Comunidades Europeas alegan que la transferencia a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos de conocimientos derivados de las actividades investigación y desarrollo realizadas por la NASA o el DOD constituye una contribución financiera, ¿implica esa transferencia el suministro de "algo de valor" o de "bienes que pueden ser utilizados por una empresa para su beneficio"?

e) ¿Pueden la compra de servicios o la contratación pública ser simultáneamente una contribución financiera o el suministro de un servicio a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos?[714]

v) Tecnologías de doble uso

5.26 Australia considera que los acuerdos de reparto de costos en los que la industria aporta una "financiación correspondiente" destinada a actividades de investigación y desarrollo no excluyen la

[711] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 5.
[712] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 6.
[713] Comunicación escrita de Australia, párrafo 27.
[714] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 9.

existencia de una contribución financiera. A la luz de ello, Australia estima que el Grupo Especial debe aclarar las siguientes cuestiones al examinar si las actividades de RDT&E del DOD que abarcan tecnologías de doble uso constituyen una contribución financiera a tenor del párrafo 1 a) 1) del artículo 1[715]:

a) ¿Está la financiación facilitada por el DOD a la división Integrated Defense Systems (IDS) de Boeing sujeta a cuarentena en la forma descrita por los Estados Unidos, o se transfiere una parte de la misma a la División comercial de Boeing (BCA)?

b) ¿Tiene alguno de los programas de investigación y desarrollo del DOD (por ejemplo, el Programa de ciencia y tecnología de doble uso (DU.S.&T)) relación con las tecnologías de aeronaves civiles y/o una aplicación no militar?

c) Los rigurosos controles establecidos conforme al Reglamento de los Estados Unidos sobre el tráfico internacional de armas (ITAR), ¿hacen imposible en la práctica el uso de tecnologías controladas en LCA?

d) Independientemente de que ese sea el caso, ¿existe alguna posibilidad de que la División IDS de Boeing o la División *Phantom Work* de Boeing concedan subvenciones cruzadas en materia de investigación y desarrollo a la División BCA de Boeing? (Es decir, ¿utiliza la rama comercial de Boeing los resultados de esa investigación y desarrollo?)[716]

vi) Trato del fruto de las actividades de investigación y desarrollo

5.27 Australia considera que el fruto de las actividades de investigación y desarrollo es independiente de la cuestión de la financiación concedida por el Gobierno de los Estados Unidos a Boeing a efectos de llevar a cabo actividades de investigación y desarrollo. El Grupo Especial debe aclarar lo siguiente:

a) ¿Qué derechos recibe el gobierno como parte del intercambio de valor en el marco de los contratos celebrados con la industria privada y qué derechos conserva el inventor?

b) ¿Están las actividades de investigación y desarrollo financiadas a través de programas de la NASA y el DOD disponibles a nivel público o comercial (de manera inmediata o después de un plazo dado)?

c) ¿Es posible caracterizar debidamente los derechos de propiedad intelectual como el "suministro de un bien" o como "ingresos públicos condonados que en otro caso se percibirían"?[717]

3. Beneficio

a) Criterio jurídico para determinar un "beneficio"

5.28 Australia considera que el análisis de si se ha cumplido el segundo elemento de la definición de subvención, a saber, si se ha otorgado un beneficio, requiere una evaluación comparativa. Si el Grupo Especial constata la existencia de una contribución financiera, es necesario evaluar esa contribución financiera para establecer si ha sido proporcionada en condiciones más ventajosas que

[715] Comunicación escrita de Australia, párrafo 31.
[716] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 10.
[717] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 12.

las que habrían estado disponibles en el mercado.[718] Australia considera que se otorga un beneficio cuando se constata que los pactos contractuales destinados a suministrar asistencia gubernamental para realizar actividades de investigación y desarrollo constituyen contribuciones financieras y cuando esos pactos no recogen las condiciones reinantes en el mercado.[719]

b) Ayuda fiscal

5.29 Australia sostiene que al determinar si se ha conferido un beneficio el Grupo Especial debe examinar si la ayuda fiscal brindada al sector de fabricación de productos aeroespaciales tiene como resultado un trato fiscal más ventajoso que el trato que habría estado disponible para la rama de producción de LCA de los Estados Unidos sin esa ayuda fiscal.[720]

c) Asistencia para la investigación y el desarrollo

5.30 Australia considera que el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC proporciona orientación para determinar si se otorga un beneficio en el contexto de las transacciones gubernamentales.[721] Al examinar si se confiere un beneficio, el Grupo Especial debe aclarar lo siguiente:

a) Cuando los trabajos de investigación y desarrollo realizados por la NASA o el DOD son utilizados por la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, ¿se percibe por ese "suministro de bienes y servicios" una remuneración adecuada (o alguna remuneración)?

b) ¿Son la NASA y el DOD propietarios del fruto de la investigación y desarrollo? De ser así, ¿constituye la propiedad del fruto de la investigación y desarrollo un criterio (o fundamento) para afirmar que la financiación fue una compra?

c) ¿Constituye el desplazamiento del riesgo que conllevan las actividades de investigación y desarrollo de la industria privada al gobierno un beneficio en sí mismo?

d) Cuando la NASA y el DOD contratan a la industria privada para llevar a cabo actividades de investigación y desarrollo, ¿representa el pago efectuado a la industria una remuneración adecuada?

e) ¿Recibe la industria privada algún derecho sobre el fruto de las actividades de investigación y desarrollo que realiza en virtud de un contrato? De ser así, ¿puede considerarse que ese derecho forma parte de la remuneración por la realización de actividades de investigación y desarrollo?

f) Si el fruto de las actividades de investigación y desarrollo se proporciona a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, ¿ocurre ello a cambio de una remuneración adecuada? De no ser así, ¿confiere ello un beneficio que se suma a los pagos efectuados en virtud de los contratos de investigación y desarrollo (y a cualquier beneficio dimanante de éstos)?[722]

---

[718] Resumen de la declaración oral de Australia, nota 11, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112.
[719] Resumen de la declaración oral de Australia, párrafo 23.
[720] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 13.
[721] Comunicación escrita de Australia, párrafo 46.
[722] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 14.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4. Infraestructura general

5.31 Australia considera que infraestructura general en el contexto del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 significa el suministro por el gobierno de bienes y servicios de disponibilidad general o de uso múltiple y, como lo señaló el Órgano de Apelación, una infraestructura de carácter general. Para determinar si ciertos proyectos de infraestructura constituyen subvenciones relacionadas con la infraestructura para Boeing, es necesario que el Grupo Especial analice los hechos y las circunstancias, incluido el acceso a esa infraestructura y los términos y condiciones relacionados con su uso, a fin de determinar si la infraestructura es para uso exclusivo o limitado.[723]

5. Especificidad

5.32 Australia estima que entre los factores importantes que deben ser tomados en consideración al evaluar la especificidad de programas gubernamentales como el Programa de tecnología avanzada (ATP) del DOC con arreglo al párrafo 1 c) del artículo 2, se cuenta la utilización predominante del programa de subvenciones por un número limitado de empresas determinadas, la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención, las pruebas de que se pasó por alto a los demás solicitantes de la subvención y el "grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Japón - DRAM* (por ejemplo, en el párrafo 7.374) brinda orientación acerca del modo en que pueden emplearse esos factores para evaluar una transacción concreta en el contexto de un programa marco de larga data.[724]

6. Supeditación *de facto* a las exportaciones

5.33 Australia recuerda que para establecer una supeditación *de facto* con arreglo al párrafo 1 a) del artículo 3 es necesario demostrar tres elementos: i) la concesión de una subvención; ii) que esté "vinculada a"; iii) las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. Australia recuerda que en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación hizo hincapié en que 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.[725] Australia considera que las pruebas de que un producto es por su propia naturaleza exportable y el requisito de establecer una capacidad de producción que permita satisfacer la demanda de exportaciones apoyan el establecimiento de una relación de condicionalidad, pero no son concluyentes por lo que respecta a ese segundo elemento. El requisito de establecer una determinada capacidad de producción, en conjunción con el examen de la demanda estimada de un producto en los mercados internos y de exportación, es pertinente para determinar si la concesión de una subvención está "vinculada a" los resultados de exportación. Sin embargo, en ese examen es preciso tener en cuenta que la capacidad de producir es un factor pertinente, distinto de la producción real.[726]

5.34 Australia recuerda que el Órgano de Apelación, en *Canadá - Aeronaves*, también señaló 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". 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 (incluido, por

[723] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 15.
[724] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 16.
[725] Comunicación escrita de Australia, párrafo 59, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171.
[726] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 17.

ejemplo, el requisito de establecer una determinada capacidad de producción); 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 subvenciones. La posibilidad de que haya ventas que no sean de exportación puede no romper el vínculo con la exportación prevista.[727]

7. Efectos desfavorables

a) Períodos de referencia para evaluar el perjuicio grave

5.35 Australia destaca que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* brinda orientación sobre un período de referencia adecuado para evaluar los efectos desfavorables, a saber, un período histórico reciente, para el que se dispone de información esencialmente completa. En la determinación de un perjuicio grave "actual", se "determinará que ese perjuicio ha existido hasta un momento reciente inclusive". Esto es asimismo coherente con las referencias a tendencias constantes y a períodos apropiadamente representativos que figuran en los párrafos 3 d) y 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[728]

b) Efectos acumulados

5.36 Australia estima asimismo que resulta pertinente evaluar los efectos de las subvenciones en términos de los efectos acumulados de algunas de ellas. Las subvenciones solamente deben agregarse cuando corresponda en caso de una alegación por efectos desfavorables y cuando exista el debido vínculo entre esas subvenciones, sobre la base de la naturaleza de las mismas.[729]

c) Amenaza de perjuicio grave

5.37 Australia señala que el informe del Grupo Especial sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* parece indicar que la amenaza de perjuicio grave puede establecerse al examinar la existencia probable del perjuicio grave en algún momento futuro. Australia considera que los efectos actuales de las subvenciones son pertinentes porque, en ausencia de un cambio importante en las circunstancias, serán una indicación de la probabilidad de que las subvenciones sigan causando un perjuicio grave en el futuro. Por consiguiente, los mismos hechos pueden ser pertinentes para establecer tanto el perjuicio grave real como la amenaza de perjuicio grave.[730]

B. BRASIL

1. Introducción

5.38 Desde el principio, el Brasil observa que su participación en la presente diferencia está basada en su interés sistémico de larga data en la interpretación del Acuerdo SMC, en particular en lo concerniente a la rama de producción de aeronaves civiles. Las comunicaciones presentadas por el Brasil se centran en: i) el procedimiento del Anexo V y la carga de la prueba; ii) la posibilidad de que los contratos gubernamentales de investigación y desarrollo puedan ser utilizados para que los Miembros se escuden frente a las obligaciones que les impone el Acuerdo SMC; iii) las subvenciones encubiertas como "compras de servicios"; iv) la especificidad; v) las contribuciones financieras a

[727] Comunicación escrita de Australia, párrafos 62 y 63, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[728] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 18.
[729] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 19.
[730] Resumen de la comunicación escrita de Australia, párrafo 20.

terceros; vi) la posibilidad de que el acceso al personal e instalaciones gubernamentales pueda ser considerado como una contribución financiera; vii) los efectos desfavorables; viii) las teorías de la causalidad; y ix) la no pertinencia del Acuerdo de 1992 en lo que respecta a la presente diferencia.[731]

2. El hecho de que los Estados Unidos 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 desfavorables según proceda

5.39 El Brasil aduce que el procedimiento del Anexo V es crucial para la capacidad de los Miembros de proteger sus derechos en el marco del Acuerdo SMC. Sobre la base del texto del Anexo V el OSD debe iniciar automáticamente los procedimientos pertinentes tras la presentación de la solicitud del reclamante y los Miembros de la OMC están obligados a cooperar en el procedimiento de dicho Anexo. Por consiguiente, en interés de una oportuna y eficiente solución de las diferencias, los Miembros no deben obstaculizar la iniciación de los procedimientos del Anexo V en el OSD y deben cooperar plenamente proporcionando la información solicitada.[732]

5.40 El Brasil observa que los Estados Unidos aducen que se negaron a participar en el procedimiento del Anexo V en el asunto DS353 porque la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas equivalía a una segunda solicitud "sin precedentes" referida al "mismo tema" abordado en el procedimiento del Anexo V en el asunto DS317. A juicio del Brasil, no existe en el ESD un fundamento textual que sirva de apoyo al argumento de los Estados Unidos de que los derechos o las obligaciones de un Miembro en el marco de los procedimientos del Anexo V pueden quedar limitados en virtud de elementos dimanantes de una diferencia anterior.[733]

5.41 En el párrafo 7 del Anexo V del Acuerdo SMC 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". Al establecer una sanción por incumplimiento en forma de conclusiones desfavorables, el Anexo V establece un incentivo para que los Miembros cooperen. En la medida en que los Estados Unidos se han negado a facilitar información o no han cooperado de otro modo, el Brasil exhorta al Grupo Especial a que ejerza su facultad discrecional para sacar conclusiones desfavorables, según proceda, y garantizar de ese modo que el Anexo V siga siendo un instrumento eficaz para la solución de diferencias en el marco del Acuerdo SMC.[734]

5.42 En su declaración oral el Brasil expresa preocupaciones constantes en cuanto al procedimiento del Anexo V, incluidas las consecuencias del procedimiento del Anexo V para la carga de la prueba. A juicio del Brasil, el procedimiento del Anexo V es particularmente decisivo en casos como éste, en el que la información pertinente figura casi exclusivamente en documentos confidenciales en poder del Miembro que concede la subvención. El Grupo Especial debe ejercer sus facultades discrecionales para sacar conclusiones desfavorables y formular otras constataciones, según proceda, a fin de garantizar que el Anexo V siga siendo un instrumento eficaz para la solución de diferencias en el marco del Acuerdo SMC.[735]

5.43 El Brasil observa asimismo que el procedimiento del Anexo V es importante en el contexto de la determinación de si el Miembro reclamante ha satisfecho la carga de la prueba de establecer una presunción *prima facie*. En ese contexto, un grupo especial debe tomar en consideración si las pruebas importantes para satisfacer la carga de la prueba están en poder del Miembro demandado y si el Miembro demandado las retuvo, total o parcialmente, durante el procedimiento del Anexo V.

[731] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 1; y comunicación escrita del Brasil.
[732] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 1.
[733] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 2.
[734] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 3.
[735] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Por lo tanto, el Brasil sostiene que, al examinar si las Comunidades Europeas han satisfecho la carga de la prueba por medio de la presentación de pruebas suficientes en apoyo de sus alegaciones, el Grupo Especial debe tener debidamente en cuenta cualquier omisión de los Estados Unidos de cooperar en el procedimiento del Anexo V y, en consecuencia, deberá sacar conclusiones desfavorables según proceda.[736]

3. La financiación concedida con arreglo a un contrato gubernamental de investigación y desarrollo no debe utilizarse para que un Miembro se escude frente a las obligaciones que le impone el Acuerdo SMC

5.44 El Brasil observa que los Estados Unidos aducen que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, al definir una contribución financiera, incluye la "compra de bienes" pero no se refiere a la "compra de servicios" y que, por consiguiente, "cuando el gobierno otorga algo de valor a cambio de que el receptor preste un servicio, no hay contribución financiera".[737]

5.45 A juicio del Brasil, el intento de los Estados Unidos de excluir las medidas gubernamentales en materia de investigación y desarrollo del ámbito del Acuerdo SMC puede socavar la eficacia del Acuerdo SMC. Si prevaleciera la posición de los Estados Unidos, los Miembros podrían aportar miles de millones de dólares directamente a un fabricante y proteger esta financiación del escrutinio de la OMC mediante la mera celebración de un "contrato" en el que se declare que esa financiación es la contrapartida de una cuantía nominal de servicios de investigación y desarrollo, consultoría u otros servicios. Los redactores no tuvieron la intención de incluir tan enorme resquicio legal, y, en consecuencia, el Grupo Especial debe rechazar la interpretación de los Estados Unidos.[738]

5.46 En contraste con la posición absoluta de los Estados Unidos, el Brasil considera que los hechos y las circunstancias que los rodean deben determinar si un pago de dinero o una contribución monetaria concretos concedidos a un receptor están comprendidos en el ámbito del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El hecho de que la transferencia de dinero del gobierno se realice nominalmente en el marco de un acuerdo de servicios u otro tipo de contrato no debe ser suficiente, sin más examen, para determinar que la transferencia no puede representar una contribución financiera en el sentido del Acuerdo SMC.[739]

4. Subvenciones encubiertas como compras de servicios

5.47 Como se indicó anteriormente, el Brasil se opone al intento de los Estados Unidos de socavar la eficacia del Acuerdo SMC al excluir de su ámbito cualquier transacción que supuestamente implique la compra de servicios. A juicio del Brasil, los Miembros de la OMC no deberían poder eludir las disciplinas del Acuerdo SMC caracterizando las contribuciones financieras como compras de servicios. El Brasil discrepa de los Estados Unidos en cuanto a que las compras gubernamentales de servicios estén excluidas *ipso facto* del ámbito del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. El texto del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC no contiene ninguna exclusión de las "compras de servicios". El Brasil cree que la referencia que figura al final del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 a la compra de bienes y no a la compra de servicios puede haber sido incluida para preservar la distinción entre las subvenciones de bienes y las subvenciones de servicios. El Brasil aduce que la omisión de la compra de servicios en la lista de contribuciones financieras que figura en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 no tenía por objeto establecer una exclusión de las disciplinas en materia de subvenciones.

[736] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 3.
[737] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 4.
[738] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 5.
[739] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 6.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.48 El Brasil afirma que dos transacciones hipotéticas podrían contribuir a aclarar el ámbito del Acuerdo SMC:

- En primer lugar, suponer que un gobierno celebra con un fabricante de LCA un contrato de servicios en virtud del cual el gobierno paga 10.000 millones de dólares a cambio del transporte de una carta desde Chicago a Washington, D.C.

- En segundo lugar, suponer que un gobierno celebra con un estudio jurídico un contrato de servicios por 10.000 millones de dólares, a cambio de un dictamen jurídico de una página de extensión.

Estos ejemplos demuestran lo que debe y no debe estar comprendido en el ámbito del Acuerdo SMC. Dado que es normal que un estudio jurídico se dedique exclusivamente a la prestación de servicios, la contratación por el gobierno de los servicios de ese estudio no guarda ninguna relación perceptible con la producción o el comercio de bienes. El pago de 10.000 millones de dólares puede ser una subvención al estudio jurídico pero, teniendo en cuenta que solamente se refiere al suministro de servicios, no está comprendido en el ámbito del Acuerdo SMC. En cambio, el contrato con el fabricante de LCA entraña claramente una transferencia directa de fondos que probablemente incidirá en la producción o el comercio de bienes de ese fabricante. El hecho de que la transacción se presente como la compra de servicios de mensajería, postales u otros servicios de transporte similares no modifica las características fundamentales de la transacción como contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[740]

5.49 A juicio del Brasil, las transacciones que implican investigación y desarrollo constituyen contribuciones financieras en el marco del Acuerdo SMC en la medida en que estén vinculadas a la producción y el comercio de bienes. Desestimar automáticamente los pagos sobre la base de que fueron realizados en virtud de un contrato celebrado para el suministro de un servicio al gobierno, especialmente en circunstancias en que la labor emprendida tenía ante todo un claro interés para el contratista, no solamente contravendría el objeto del Acuerdo SMC sino también el sentido común. En todo caso, el Brasil considera que los hechos y las circunstancias que los rodean deben determinar si una determinada transacción entraña el otorgamiento de una contribución financiera a un receptor en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[741]

5. El Grupo Especial no debe interpretar de manera demasiado restringida la expresión "grupo de empresas o ramas de producción" que figura en el párrafo 1 del artículo 2, en especial al analizar las subvenciones en el sector de las aeronaves

5.50 El Brasil observa que los Estados Unidos sostienen que las "ramas de producción aeroespacial y de defensa basadas en la investigación" no son "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC y que, por consiguiente, las subvenciones limitadas a esas entidades no son específicas *de jure*. A juicio del Brasil, si los hechos demuestran que el acceso a las subvenciones está explícitamente limitado a un determinado grupo de entidades o ramas de producción, incluso si el grupo es grande y variado, el Grupo Especial debe constatar que éste constituye un "grupo de empresas o ramas de producción" según el sentido llano del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[742] Una aeronave acabada, por ejemplo, es el resultado de la suma de un conjunto enormemente complejo y voluminoso de productos

[740] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 5.
[741] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 6.
[742] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 7.

intermedios y tecnologías asociados a ramas de producción diversas y a menudo no vinculadas (por ejemplo, materiales compuestos y telecomunicaciones).[743]

6. Una contribución financiera otorgada a un tercero no vinculado puede conferir un beneficio a Boeing

5.51 El Brasil observa que los Estados Unidos aducen que determinada financiación no constituye una subvención porque fue otorgada a terceros no vinculados y no directamente a Boeing. A juicio del Brasil, el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC no circunscribe los receptores de un beneficio a la entidad que recibió la contribución financiera del gobierno. Tanto en el asunto *Brasil - Aeronaves* como en el asunto *Canadá - Aeronaves*, los grupos especiales y el Órgano de Apelación constataron la existencia de subvenciones a la exportación prohibidas a favor de los respectivos fabricantes de aeronaves cuando las contribuciones financieras otorgadas a terceros conferían indirectamente un beneficio a los fabricantes. Esa misma lógica sería aplicable en el presente asunto si los hechos demostraran que la financiación para investigación y desarrollo concedida a un tercero no vinculado confería indirectamente un beneficio a Boeing.[744]

5.52 El Brasil señala que los Estados Unidos también aducen que las subvenciones concedidas a terceros no vinculados solamente pueden conferir un beneficio a Boeing si las Comunidades Europeas demuestran que el beneficio se transfiere del receptor no vinculado de la contribución financiera a Boeing. A juicio del Brasil, el Grupo Especial debe tener presentes los hechos y las circunstancias que rodean al sector de las LCA y debe abstenerse de imponer requisitos especiales de efectuar un análisis estricto de la transferencia del insumo al producto final al examinar si la contribución financiera otorgada a un tercero beneficia a Boeing.[745]

5.53 A juicio del Brasil, el análisis clásico de la transferencia previsto por los Estados Unidos puede no ser apropiado en el contexto de la financiación para investigación y desarrollo u otros tipos de subvenciones para el sector de las aeronaves. La situación en la presente diferencia puede ser más similar a la de los asuntos *Canadá - Aeronaves* y *Brasil - Aeronaves*, donde la naturaleza de las supuestas subvenciones y los hechos y las circunstancias que las rodeaban demostraron que las subvenciones concedidas a un tercero no vinculado conferían indirectamente un beneficio al fabricante. Por consiguiente, a juicio del Brasil, el Grupo Especial debe tener en cuenta los hechos y las circunstancias que rodean al sector de las LCA y abstenerse de imponer el requisito de un análisis estricto de la transferencia del insumo al producto final al examinar si la contribución financiera otorgada a un tercero beneficia a Boeing.[746]

7. El suministro de instalaciones, equipos y empleados por parte del Gobierno de los Estados Unidos a Boeing puede constituir contribuciones financieras que confieren un beneficio

5.54 El Brasil toma nota de que las Comunidades Europeas alegan que la NASA y el DOD han facilitado a Boeing un apoyo sustancial en materia de investigación y desarrollo mediante el acceso exento de costos a las instalaciones, equipos y empleados de la NASA y el DOD. Si el Grupo Especial constata que la NASA o el DOD han suministrado a Boeing bienes o servicios consistentes en el acceso a instalaciones, equipos y empleados públicos o la utilización de los mismos, el Grupo Especial debe constatar que el suministro de esos bienes o servicios constituye una contribución financiera en el marco del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si esos bienes y

[743] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 16.

[744] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 8. Véase también, el resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 7.

[745] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 9.

[746] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 8.

servicios fueron suministrados en términos y condiciones inferiores a los del mercado, es decir, sin una remuneración adecuada en comparación con un punto de referencia comercial apropiado, el Grupo Especial debe constatar que se concedió un beneficio a Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[747]

5.55 Además, los Estados Unidos aducen que el suministro de bienes o servicios por la NASA está exento de examen conforme al Acuerdo SMC porque esas contribuciones son pagos por los servicios adquiridos por Boeing. Como se ha dicho anteriormente, este argumento es un ejemplo del modo en que un Miembro de la OMC puede intentar eludir las disciplinas del Acuerdo SMC caracterizando las contribuciones financieras como comprendidas en el resquicio legal de las "compras de servicios" propugnado por los Estados Unidos.[748]

8. Efectos desfavorables

5.56 En respuesta a los argumentos de las partes con respecto a los efectos desfavorables, el Brasil formula las siguientes observaciones:

a) Condiciones de competencia: Al efectuar el análisis del perjuicio grave, el Grupo Especial debe tomar en consideración las condiciones de competencia en el mercado de las LCA. Estas condiciones son esenciales para garantizar que los derechos y obligaciones de las partes y de los terceros en el marco del Acuerdo SMC estén plenamente protegidos en la presente diferencia.

b) "Producto subvencionado": El Acuerdo SMC no define el "producto subvencionado" y por consiguiente no proporciona orientación sobre si el "producto subvencionado" debe definirse de manera restrictiva o amplia. A juicio del Brasil, el Grupo Especial debe conceder a las Comunidades Europeas amplias facultades discrecionales como parte reclamante para definir el "producto subvencionado" al que se aplica su alegación.

c) "Producto similar": La nota 46 del Acuerdo SMC define la expresión "producto similar" a los fines del Acuerdo SMC. En consecuencia, el Brasil cree que los "productos similares" correspondientes a los "productos subvencionados" deben analizarse con arreglo a esa definición. En la medida en que la identificación del "producto similar" hecha por las Comunidades Europeas sea conforme a esa definición, el Grupo Especial no debe ir más allá de la opinión del reclamante.

d) Definición del "mercado": A juicio del Brasil, el mercado de las LCA puede considerarse como un mercado global que a su vez puede abarcar mercados de países específicos y conjuntos de mercados de países específicos. El Brasil discrepa de la interpretación de los Estados Unidos según la cual la palabra "mercado" que figura en el párrafo 3 del artículo 6 no puede aplicarse a países específicos a menos que el número de transacciones potencialmente pertinentes sea superior a un umbral numérico dado.

e) Acumulación: A juicio del Brasil, al formular sus constataciones con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 6 el Grupo Especial debe acumular las subvenciones impugnadas sobre la base de que esas subvenciones tengan como resultado precios inferiores a los que en otro caso se habrían cobrado (la "variable particular en estudio que muestra los efectos"). El Brasil también opina que si el Grupo Especial acumula subvenciones al formular sus constataciones en materia de contención de la subida de

[747] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 10.
[748] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 11.

los precios debe asimismo, a fin de mantener la coherencia, acumular las subvenciones al formular constataciones sobre desplazamiento/obstaculización y pérdida de ventas. Por último, el Brasil discrepa de la clasificación que hacen los Estados Unidos de las subvenciones impugnadas en cuatro categorías distintas, habida cuenta de que los Estados Unidos no han explicado el modo en que las subvenciones correspondientes a las distintas categorías tienen efectos distintos sobre la base del criterio enunciado en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.

f) Cuantificación de las subvenciones: Si bien una cuantificación general de la magnitud de las subvenciones puede ayudar al Grupo Especial a evaluar los efectos de las subvenciones, ni el párrafo 3 c) del artículo 6 ni la Parte III del Acuerdo SMC establecen un método concreto para calcular la magnitud de las subvenciones o un umbral legal por debajo del cual las subvenciones no pueden causar un perjuicio grave. En ausencia de esa orientación, el Grupo Especial no debe exigir un grado determinado de precisión para evaluar la magnitud de las subvenciones y no debe adoptar métodos concretos ni umbrales mínimos en la presente diferencia.

g) Cuantificación de los efectos sobre los precios: El Brasil sostiene que la cuantificación precisa de los efectos de la concesión de subvenciones sobre los precios no tiene apoyo textual en el Acuerdo SMC y no es necesaria para la formulación de constataciones con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 6 o a la Parte III de manera general. El Brasil conviene en que el Grupo Especial puede considerar la magnitud de la subvención al determinar si los supuestos efectos sobre los precios son "significativos", pero ello no requiere una cuantificación precisa de las supuestas subvenciones ni de los consiguientes efectos sobre los precios.

h) Datos sobre pedidos o datos sobre entregas: De manera compatible con el razonamiento del Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el perjuicio grave puede demostrarse en varias formas. A juicio del Brasil, el Grupo Especial no debe constatar que las formas específicas de perjuicio grave o de amenaza de perjuicio grave a que se refiere el párrafo 3 del artículo 6 deben demostrarse mediante el uso de pedidos o de entregas. Un reclamante puede satisfacer la carga que le corresponde de demostrar el perjuicio grave utilizando datos sobre los pedidos o datos sobre la entrega.

i) Criterio "de no ser por" a efectos de la causalidad: Aunque ambas partes se basan en un criterio "de no ser por" en el ámbito de la causalidad, no existe en el texto del Acuerdo SMC ninguna base para la afirmación de los Estados Unidos de que el Acuerdo "exige" ese tipo de criterio, y el Grupo Especial no debe formular constataciones que efectivamente excluyan el uso de otros métodos relativos a la causalidad en otros casos, incluidos los que comprenden el sector de las aeronaves.

j) Pérdida de ventas: Los Estados Unidos aducen que las partes coinciden en que el criterio "de no ser por" es apropiado para examinar la "pérdida de ventas" y, por consiguiente, el Grupo Especial debe evaluar cuál sería el precio que Boeing habría cobrado en ausencia de las subvenciones y si ese precio habría sido suficientemente elevado como para que el cliente escogiera Airbus. El Brasil considera que los Estados Unidos proponen un criterio que es demasiado rígido y que no encuentra justificación en el texto del Acuerdo SMC. A juicio del Brasil, dependiendo de los hechos y de las circunstancias que los rodean, el Grupo Especial puede constatar que las subvenciones están causando pérdidas de ventas y, por consiguiente, un perjuicio grave en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, incluso si el precio no es el factor "decisivo" o preponderante que tiene como resultado la pérdida de ventas.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

k) "Efectos en el flujo de caja": A juicio del Brasil, las constataciones del Grupo Especial en relación con las alegaciones de las Comunidades Europeas en materia de efectos desfavorables sobre los precios no deben supeditarse a que la prueba del flujo de caja adicional figure en los datos financieros del productor subvencionado.

l) Situación financiera de Airbus: El Brasil no comparte los argumentos formulados por los Estados Unidos en cuanto a que la situación financiera de Airbus y su posición en el mercado excluyen la posibilidad de que las Comunidades Europeas sufran un perjuicio grave causado por las subvenciones. Por ejemplo, en cuanto a la obstaculización y el desplazamiento, el artículo 6 del Acuerdo SMC no hace ninguna referencia a la situación financiera del productor del producto similar y no indica que las cuotas de mercado relativas en un determinado momento sean pertinentes. Antes bien, la cuestión es si la cuota de mercado de Airbus sería superior en ausencia del producto Boeing subvencionado.

m) No imponer requisitos adicionales para demostrar que los efectos son "graves": Ambas partes aducen que, para demostrar el perjuicio grave con arreglo al párrafo 3 del artículo 6, el reclamante debe demostrar que los efectos alcanzan el grado de "graves". Esta interpretación ha sido explícitamente desestimada en diferencias anteriores y el Grupo Especial no debe adoptar ese requisito basándose en un acuerdo alcanzado entre las partes.

n) "Lapso" entre la concesión de las subvenciones y el perjuicio grave: Habida cuenta del tiempo que transcurre entre el desarrollo, la fabricación y la venta de la aeronave, los efectos de las subvenciones concedidas en un momento inicial del período (por ejemplo, las concedidas para investigación y desarrollo) pueden no hacerse manifiestos sino mucho después, cuando la venta de las aeronaves tenga efectivamente lugar. Por consiguiente, un requisito estricto para mostrar la "coincidencia en el tiempo" entre las supuestas subvenciones y los supuestos efectos haría desmedidamente difícil demostrar la causalidad en el sector de las aeronaves. En consecuencia, al examinar la cuestión de la causalidad en el presente asunto el Grupo Especial debe tomar en consideración el "lapso" potencial entre la concesión de las supuestas subvenciones y sus posibles efectos desfavorables.[749]

9. Teorías sobre la causalidad

5.57 En términos generales, el Brasil considera que el Grupo Especial debe centrarse en formular sus constataciones sobre la base de un análisis más simple de la causalidad compatible con el adoptado por los grupos especiales que se ocuparon de los asuntos *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* y *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*. Las Comunidades Europeas han expuesto su argumentación empleando complejos modelos económicos y rastreando la aplicación de flujos de caja de acuerdo con los estados financieros de Boeing. El Brasil previene al Grupo Especial contra la adopción de constataciones que efectivamente requieran el empleo de esos complejos modelos y métodos para demostrar la relación causal en el marco del Acuerdo SMC, ya que un requisito de esa índole carecería de apoyo textual en el Acuerdo SMC.[750]

[749] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 12. Véase también, el resumen de la declaración oral del Brasil, párrafos 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17.

[750] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 9.

5.58 Por otra parte, aun en el caso de que, como alegan las Comunidades Europeas, las subvenciones de que se trata hubiesen sido concedidas en forma de donaciones en efectivo que sencillamente fueron reorientadas a los accionistas como pago de dividendos, esos pagos de dividendos incrementados enviarían a los mercados financieros un mensaje de mejora de la situación financiera de la empresa y reducirían su costo de capital. De manera análoga, si todas las subvenciones fuesen utilizadas para disminuir la deuda de una empresa, ello reduciría directamente sus costos financieros y también representaría una mejora significativa de la situación financiera de la empresa a costa del gobierno. Cuando las subvenciones se utilizan para mejorar la situación financiera de una empresa, esas subvenciones pueden dar a la empresa la posibilidad de adoptar medidas que tienen efectos de distorsión del comercio y que el mercado de otro modo no permitiría, como por ejemplo mantener una capacidad de producción ineficiente. A juicio del Brasil, el enfoque aparentemente respaldado por las partes en la presente diferencia, en la medida en que no toma en cuenta esa posibilidad, puede abrir un resquicio legal en el Acuerdo SMC y no refleja un análisis apropiado de la causalidad.[751]

10. El Grupo Especial debe rechazar los argumentos formulados por las Comunidades Europeas en relación con el Acuerdo de 1992

5.59 Las Comunidades Europeas aducen que el Acuerdo de 1992 es una norma pertinente de derecho internacional que debe tenerse en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC en la presente diferencia y que una contravención del Acuerdo de 1992 por parte de los Estados Unidos constituiría un perjuicio grave con arreglo al apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[752]

5.60 A juicio del Brasil, el Grupo Especial debe rechazar los argumentos planteados por las Comunidades Europeas por las siguientes razones: i) el Acuerdo SMC es el instrumento apropiado para tratar la cuestión de las subvenciones en la rama de producción de las aeronaves civiles en el contexto de un procedimiento de solución de diferencias en la OMC; ii) el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado de la OMC y está fuera del mandato del Grupo Especial; iii) un análisis apropiado debería llevar al Grupo Especial a constatar que una supuesta violación sustantiva del Acuerdo de 1992 no puede constituir un "perjuicio grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC; iv) el Acuerdo de 1992 no puede ser utilizado para interpretar las disposiciones del Acuerdo SMC porque no ayuda al Grupo Especial a determinar la intención común de todos los Miembros de la OMC; y v) subsidiariamente, cualquier interpretación del Acuerdo SMC basada en el Acuerdo de 1992 solamente puede aplicarse a las relaciones bilaterales entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas.[753]

C. CANADÁ

1. Introducción

5.61 En su comunicación presentada en calidad de tercero el Canadá sostiene que la presente diferencia tendrá importantes consecuencias para el desarrollo y la producción de aeronaves civiles. La participación del Canadá obedece a la función que desempeña como uno de los principales productores de aeronaves del mundo y a su interés en la interpretación del Acuerdo SMC.[754]

5.62 Consideradas en conjunto, la declaración oral y la comunicación escrita del Canadá abordan temas que guardan relación con seis cuestiones, a saber: i) la compra de servicios; ii) los derechos de propiedad intelectual; iii) la infraestructura general; iv) el Programa de tecnología avanzada del

[751] Resumen de la declaración oral del Brasil, párrafo 10.
[752] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 13.
[753] Resumen de la comunicación escrita del Brasil, párrafo 14.
[754] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 1.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Departamento de Comercio de los Estados Unidos y la especificidad; v) la supeditación *de facto* a las exportaciones, y vi) el perjuicio grave.

2. Compra de servicios

5.63 El Canadá observa que la presente diferencia es la primera que en el marco del Acuerdo SMC tiene por finalidad abordar la cuestión de si la compra de un servicio por el gobierno puede ser objeto de una alegación al amparo de las Partes II, III o V del Acuerdo SMC. A juicio del Canadá, la respuesta es que no puede serlo, a condición, sin embargo, de que la transacción en cuestión sea la compra legítima de un servicio y no esté simplemente concebida para disimular una contribución financiera que de lo contrario estaría comprendida en la lista de contribuciones financieras que figura en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[755]

5.64 Al responder las preguntas formuladas por el Grupo Especial, el Canadá coincide con los Estados Unidos en que la lista de contribuciones financieras del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 es una lista exhaustiva de los tipos de contribuciones financieras que pueden dar lugar a una subvención. El Canadá conviene asimismo en que a la omisión de toda referencia a la compra de servicios en dicha lista ha de dársele algún significado, especialmente porque la compra de servicios formaba parte de la lista en algunos de los textos de negociación antes de ser suprimida del texto definitivo.[756]

5.65 Además, el Canadá observa que el artículo XV del AGCS indica que la reglamentación de las subvenciones relacionadas con los servicios es una labor reservada a un futuro programa de trabajo de los Miembros. Incluso si el Grupo Especial constatara algún valor en el argumento de que la referida omisión en el Acuerdo SMC tuvo lugar por deferencia al AGCS, el inacabado programa de trabajo de los Miembros en lo que respecta a las subvenciones relacionadas con los servicios constituye una razón válida para que el Grupo Especial actúe con prudencia en esa esfera.[757]

5.66 Tanto Australia como el Brasil han expuesto el argumento de que el párrafo 2 a) del artículo 8, ya expirado, es una prueba de que no hubo intención de excluir las compras de servicios de las disciplinas en materia de subvenciones. El párrafo 2 a) del artículo 8, cuando estaba en vigor, disponía que la "asistencia para actividades de investigación realizadas por empresas, o por instituciones de enseñanza superior o investigación contratadas por empresas" no era recurrible si se cumplían determinadas condiciones.[758] A juicio del Canadá, el párrafo 2 a) del artículo 8 no demuestra la intención de incluir las compras de servicios legítimas en el ámbito del Acuerdo SMC. El párrafo 2 a) del artículo 8 simplemente demuestra que la asistencia financiera para actividades de investigación proporcionada en virtud de un contrato nunca quedó categóricamente excluida del Acuerdo SMC. Sin embargo, "asistencia" no es sinónimo de "compra" y es la compra de servicios lo que se omitió en el artículo 1.[759]

5.67 Según el Canadá, la asistencia gubernamental para que una empresa lleve a cabo actividades de investigación o para que una empresa contrate actividades de investigación con otra institución no implica la compra o adquisición de un servicio por el gobierno. Antes bien, es la empresa la que lleva a cabo o contrata la investigación. Por lo tanto, el reconocimiento que figura en el ya expirado párrafo 2 a) del artículo 8 de que la asistencia gubernamental para las actividades de investigación de una empresa estaría sujeta al Acuerdo SMC, a menos que se cumplieran determinadas condiciones, no

[755] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 2.
[756] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 3.
[757] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 5.
[758] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 6.
[759] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 7.

está en modo alguno en conflicto con la exclusión de la compra de servicios por un gobierno en el artículo 1.[760]

5.68 El Canadá coincide con Australia y el Brasil en que la omisión de toda referencia a la compra de servicios en el artículo 1 debe interpretarse de manera restringida para evitar la elusión de las disciplinas en materia de subvenciones. La caracterización que un Miembro haga de alguna de sus transacciones como compra de un servicio no debe impedir que un grupo especial determine la verdadera naturaleza de la transacción examinada. Se trata de una cuestión fáctica que el grupo especial debe sopesar y evaluar caso por caso.[761]

5.69 No obstante la preocupación por la lucha contra la elusión, debe entenderse que el silencio del párrafo 1 del artículo 1 con respecto a la compra de servicios excluye del Acuerdo SMC aquellos casos en que un gobierno puede probar que realmente ha comprado los servicios y que no está tratando de encubrir como compra de un servicio una transferencia directa de fondos u otra forma de contribución financiera en el ámbito del párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[762]

3. Derechos de propiedad intelectual

5.70 El Canadá observa que las Comunidades Europeas alegan que la NASA y el DOD de los Estados Unidos, conjuntamente, han transferido unas 228 patentes, o han renunciado a ellas, en favor de Boeing y McDonnell Douglas. Además, las Comunidades Europeas alegan que Boeing ha "recibido" secretos comerciales del Gobierno de los Estados Unidos, además de haberse beneficiado de datos técnicos de valor desarrollados por Boeing mediante sus investigaciones financiadas por el gobierno. Según las Comunidades Europeas, las patentes, los secretos comerciales y los datos técnicos son "bienes" proporcionados por el gobierno en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[763]

5.71 El Canadá aduce que, independientemente de que esos derechos intangibles sean o no "bienes", las alegaciones de las Comunidades Europeas al amparo del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 deben rechazarse porque esos derechos de propiedad intelectual no son suministrados a Boeing por ningún gobierno. Sencillamente Boeing los conserva como titular inicial o generador de las patentes, los secretos comerciales y los datos en cuestión.[764]

5.72 El Canadá señala que las Comunidades Europeas admiten que las patentes consideradas tienen su origen en Boeing cuando dicen que la legislación, las reglamentaciones y las políticas estadounidenses en materia de patentes benefician a Boeing porque "ofrecen a los contratistas gubernamentales la posibilidad de conservar, con algunas limitaciones, la titularidad de las invenciones resultantes de acuerdos de financiación con el Gobierno Federal". La opción de retener el título no constituye una transferencia, suministro o contribución. Por lo que respecta a los secretos comerciales, las Comunidades Europeas parecen preocupadas sobre todo por los secretos comerciales de Boeing, más que por los de la NASA. Sin embargo, el uso por parte de Boeing de sus propios secretos comerciales no puede constituir el fundamento de una alegación en materia de subvenciones habida cuenta de que claramente no existe una transferencia, suministro o contribución. La alegación de las Comunidades Europeas respecto a la "transferencia de datos técnicos" solamente se refiere a los "datos técnicos desarrollados por Boeing mediante investigaciones financiadas por el gobierno". Esta

[760] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 8.
[761] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 9.
[762] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 10.
[763] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 2.
[764] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 3.

alegación no abarca el suministro a Boeing de datos técnicos desarrollados por una entidad o un agente gubernamentales.[765]

5.73 Por consiguiente, el Canadá considera que las alegaciones de las Comunidades Europeas no prosperan en el nivel más básico. La retención de un derecho de propiedad por un contratista no puede debidamente constituir una contribución de un gobierno.[766]

5.74 El Canadá observa que las Comunidades Europeas han planteado una alegación subsidiaria en el sentido de que la retención por parte de Boeing de los derechos de propiedad intelectual desarrollados en la ejecución de un contrato gubernamental constituye una "condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían" en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. En apoyo de esta afirmación, las Comunidades Europeas observan que las "entidades que utilizan derechos de propiedad intelectual de los que es titular el gobierno normalmente tendrían que pagar derechos de licencia por esa utilización". Sin embargo, esta alegación subsidiaria presupone también que los derechos de propiedad intelectual examinados eran, en un momento dado, propiedad del Gobierno de los Estados Unidos. Nunca lo fueron. Por la razón expuesta, tampoco prospera la alegación subsidiaria de las Comunidades Europeas.[767]

4. Infraestructura general

5.75 Las Comunidades Europeas alegan que las mejoras viales próximas a las instalaciones de Boeing en Everett y las mejoras del Puerto de Everett constituyen subvenciones, a pesar del hecho de que son una infraestructura general excluida del Acuerdo SMC en virtud del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. El Canadá aprovecha esta oportunidad para ampliar el análisis requerido por la exclusión de la infraestructura general en el artículo 1 y aplicar ese análisis a los hechos de la presente diferencia.[768]

a) El alcance de la exclusión de la infraestructura general

5.76 El Órgano de Apelación ha atribuido un significado amplio a la palabra "bienes" del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, el Acuerdo SMC y la jurisprudencia de la OMC brindan poca orientación acerca de las consideraciones pertinentes para determinar si la infraestructura proporcionada por el gobierno tiene o no carácter "general". El Grupo Especial tiene la posibilidad de aclarar el análisis requerido.[769]

5.77 El Canadá observa que, de acuerdo con las reglas de interpretación establecidas en el artículo 31 de la Convención de Viena, los términos deben interpretarse conforme a su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del tratado. El sentido corriente de la palabra "infraestructura" es "instalaciones y servicios (centrales eléctricas, alcantarillado, carreteras, viviendas, etc.) considerados como la base económica de un país". No existe discrepancia en cuanto a que las obras públicas examinadas pueden calificarse como infraestructura.[770]

5.78 El Canadá considera que la discrepancia radica en si las mejoras de la red vial y las instalaciones portuarias son de carácter "general" o "no general". La palabra "general" tiene varios sentidos corrientes, de los cuales el más pertinente es "no limitado específicamente en su aplicación, relativo a una clase completa de objetos, casos, ocasiones, etc.". La frase "no limitado

[765] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 4.
[766] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 5.
[767] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 6.
[768] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 7.
[769] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 8.
[770] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 9.

específicamente en su aplicación", a diferencia de la frase más amplia "no limitado en su aplicación", contribuye a transmitir el concepto de que, para que la infraestructura proporcionada por el gobierno sea transformada de "general" en algo no general o de aplicación limitada, la limitación debe especificarse claramente.[771]

5.79 A juicio del Canadá, el hecho de que la infraestructura sea general o no general está estrechamente ligado a su disponibilidad para ser utilizada por el público. La interpretación de que la infraestructura general abarca cualquier instalación o servicio disponible para el público queda confirmada por la historia de la negociación de la exclusión. En particular, el Canadá observa que la exclusión de la infraestructura general tiene su origen en las propuestas formuladas por el negociador jefe del Canadá en 1988 en el sentido de que la infraestructura básica disponible "para uso del público en general" quedara excluida de las disciplinas del Acuerdo SMC.[772]

5.80 El Canadá observa que el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones* constató que la definición de subvención del 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 una manera demasiado restrictiva pues hacerlo socavaría ese objetivo.[773]

5.81 El Canadá aduce que las vías y puertos de que se trata en la presente diferencia son públicos. Por ende, las mejoras de esas vías e instalaciones portuarias son mejoras de la infraestructura general. Las Comunidades Europeas no han identificado ninguna medida que restrinja la capacidad del público en general de usar la red vial o las instalaciones portuarias mejoradas en cuestión.[774]

b) El trato apropiado de las mejoras de la infraestructura general en el marco del Acuerdo SMC cuando las mejoras benefician a determinados usuarios en particular

5.82 El Canadá aduce que nada de lo establecido en el Acuerdo SMC indica que las mejoras a la infraestructura general que beneficien de manera significativa a un número limitado de usuarios deben cambiar el carácter de la infraestructura general cuando ésta sigue estando a disposición del público en general. El público espera razonablemente que un gobierno mantenga y mejore la infraestructura general por el interés público, por ejemplo, para permitir el suministro de los bienes producidos y su distribución en el mercado. Por otra parte, en la medida en que la infraestructura sea general, las mejoras que inicialmente benefician a un único usuario o a una cantidad limitada de usuarios frecuentemente acaban beneficiando a nuevos agentes económicos y a actividades que pueden no haber sido previstas cuando se hicieron las mejoras.[775]

5.83 El Canadá sostiene que en la presente diferencia las Comunidades Europeas no han identificado ninguna limitación al uso de las vías o instalaciones portuarias en cuestión por el público en general como resultado del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site.[776]

5.84 El Canadá afirma que las mejoras de las carreteras privadas parecen haber dado lugar a distintas consideraciones. Las Comunidades Europeas aducen que: "... el Acuerdo Master Site incluso establece la posibilidad de que el gobierno financie las 'carreteras privadas' de Boeing". Sin embargo, las Comunidades Europeas no parecen alegar que esas mejoras hayan sido proporcionadas hasta la fecha. Además, las Comunidades Europeas parecen limitar su impugnación en lo que respecta a las mejoras de las carreteras a la asignación de 262,3 millones de dólares para el

[771] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 10.
[772] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 11.
[773] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 12.
[774] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 13.
[775] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 14.
[776] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 15.

"proyecto de ampliación de la carretera I-5" y 28,9 millones de dólares para el "proyecto de ampliación de la carretera SR-527".[777]

c) La distinción que debe establecerse entre el concepto de no general por lo que respecta a la infraestructura y el concepto de especificidad por lo que respecta a las subvenciones

5.85 El Canadá observa que las Comunidades Europeas, para reforzar su argumento de que la infraestructura en litigio no es infraestructura general, alegan que Boeing recibe de ella un beneficio desproporcionado y predominante. Sin embargo, los conceptos de beneficio o uso "desproporcionado" o "predominante" no figuran en ninguna disposición del artículo 1. Antes bien, son conceptos que se abordan en el artículo 2 del Acuerdo SMC.[778]

5.86 El Canadá afirma que, conforme a lo establecido en el párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo SMC, una subvención sólo estará sujeta a las disposiciones de la Parte II o de las Partes III o V cuando sea específica con arreglo a las disposiciones del artículo 2 del Acuerdo. 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.[779]

5.87 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 basado en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Tampoco es la prueba apropiada desde una perspectiva sistémica, ya que la determinación de que la infraestructura suministrada por el gobierno no debe considerarse general con el fundamento de que determinadas empresas obtienen un beneficio predominante o desproporcionado de su utilización perjudicaría a los Miembros en los que la falta de diversificación económica nacional o regional es causa de que algunas empresas hagan una utilización predominante de la infraestructura provista por el gobierno.[780]

d) Proposiciones pertinentes para el examen de las supuestas subvenciones de infraestructura

5.88 El Canadá aduce que, por las razones expuestas, en el examen de las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre la infraestructura el Grupo Especial debe adoptar un enfoque compatible, entre otras cosas, con las siguientes proposiciones: i) la exclusión de la infraestructura general abarca toda la infraestructura provista por el gobierno que pueda ser utilizada por el público en general; ii) las mejoras de la infraestructura general que benefician a determinados usuarios de una manera significativa o predominante no alteran la naturaleza de esa infraestructura a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1; iii) el hecho de que determinadas empresas reciban un beneficio significativo o desproporcionado de la 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.[781]

5.89 Por último, en su declaración oral el Canadá sostiene que la infraestructura impugnada por las Comunidades Europeas en la presente diferencia está disponible en general para uso del público. Esa infraestructura no es una contribución financiera a tenor del artículo 1 porque la disponibilidad para uso del público es un aspecto distintivo de la infraestructura general.[782]

---

[777] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 16.
[778] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 17.
[779] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 18.
[780] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 19.
[781] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 20.
[782] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 31.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5. El Programa ATP y la especificidad prevista en el artículo 2

5.90 El Canadá observa que las Comunidades Europeas alegan que el Programa de tecnología avanzada del Departamento de Comercio (ATP) es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas basan su alegación en la afirmación de que el acceso a la financiación ATP está explícitamente limitado por reglamentación a las empresas que realizan actividades de investigación en el ámbito de las "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad". El enfoque del criterio de especificidad adoptado por las Comunidades Europeas permitiría de hecho a un reclamante establecer la especificidad toda vez que el programa de subvenciones fije condiciones para poder obtenerlas, independientemente de lo genéricas que puedan ser esas condiciones. De conformidad con el enfoque de las Comunidades Europeas, la especificidad puede establecerse incluso si las condiciones de admisibilidad se refieren a competencias genéricas aplicables a múltiples sectores de la economía, como la capacidad para realizar actividades de investigación y desarrollo.[783]

5.91 El Canadá sostiene que la alegación de las Comunidades Europeas de que el Programa ATP es específico adolece de tres grandes defectos: primero, el universo de empresas y ramas de producción que podrían estar comprendidas dentro de los límites identificados por las Comunidades Europeas es sumamente difuso y extraordinariamente diverso. Segundo, el análisis de las Comunidades Europeas no procura establecer puntos en común entre las ramas de producción o los grupos de ramas de producción que reúnen las condiciones requeridas para obtener financiación ATP en lo que respecta a los productos que producen. Tercero, las Comunidades Europeas tratan de establecer la especificidad del Programa ATP en su conjunto remitiéndose a una muestra no representativa de ocho proyectos ATP concretos (de los 768 proyectos ATP creados desde que se inició el programa en 1988).[784]

5.92 El Canadá aduce que la afirmación de que un programa de subvenciones es específico cuando el universo potencial de usuarios es diverso e indeterminado no puede conciliarse con el sentido corriente de la expresión "determinadas empresas" utilizada en el párrafo 1 a) del artículo 2. La parte introductoria del párrafo 1 del artículo 2 aclara que la expresión "determinadas empresas" se refiere a "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción". El sentido corriente de la palabra "determinado" es "cierto, fijo, no variable, definido, preciso, exacto". Las Comunidades Europeas no han tratado de determinar en forma alguna, y mucho menos con precisión, cuántas empresas y/o ramas de producción podrían ser capaces de llevar a cabo actividades de investigación sobre "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad". Las Comunidades Europeas tampoco han identificado criterios objetivos que puedan ser utilizados para establecer si una empresa está comprendida en esta definición.[785]

5.93 El Canadá considera que en la alegación de las Comunidades Europeas sobre la especificidad para la financiación ATP falta claramente el propósito de demostrar que las empresas receptoras de dicha financiación producen productos semejantes. De hecho, como señalan los Estados Unidos, los proyectos ATP han apoyado trabajos de investigación en esferas tan diversas como la biotecnología animal y vegetal, la óptica y la fotónica y los semiconductores. Disociar el concepto de "una rama de producción" de los productos producidos por esa rama de producción va en contra de la práctica seguida en el marco de los Acuerdos de la OMC en general y del Acuerdo SMC en particular. Por ejemplo, al determinar el alcance de una investigación en materia de derechos compensatorios o el fundamento para la determinación del daño, la naturaleza de los productos producidos es el vínculo empleado para determinar el grupo pertinente de empresas o ramas de producción en cuestión.[786]

---

[783] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 21.
[784] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 22.
[785] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 23.
[786] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 24.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.94 El Canadá señala que grupos especiales anteriores han reconocido que el concepto de rama de producción está vinculado a los tipos de productos producidos. La interpretación de las Comunidades Europeas de "rama de producción" o "grupo de ramas de producción" no encuentra apoyo en la definición de los términos "rama de producción" o "grupo" que figura en los diccionarios. El sentido corriente de la palabra "*industry*" ("rama de producción") es "*(a) particular form or branch of productive labour; a trade, a manufacture*" ("(una) forma o rama particular de trabajo productivo; una actividad económica, una manufactura"). El sentido corriente de la palabra "*group*" ("grupo") es "*(a) number of people or things regarded as forming a unity or whole on the grounds of some mutual or common relation or purpose, or classed together because of a degree of similarity*" ("(una) cantidad de personas o cosas que son consideradas como una unidad o un todo porque comparten una relación o propósito o que se clasifican juntas porque tienen un grado de similitud"). Las "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" no constituyen una forma o rama de manufactura distinta, ni tampoco constituyen una unidad o un todo. Las ramas de producción que reciben apoyo del Programa ATP están dedicadas a una multiplicidad de formas de manufactura.[787]

5.95 A juicio del Canadá, un tercer defecto del argumento de las Comunidades Europeas acerca de la especificidad es que se basa en supuestos elementos comunes existentes en y entre los ocho proyectos ATP expresamente identificados por las Comunidades Europeas en su primera comunicación escrita. Dejando de lado el hecho de que estos ocho proyectos abarcan conjuntos muy diversos de ramas de producción, no existe ninguna razón para suponer que la especificidad de esos proyectos concretos sea representativa de la totalidad del programa.[788]

5.96 En su declaración oral, el Canadá afirma que las Comunidades Europeas basan su alegación de que el Programa de tecnología avanzada del Departamento de Comercio de los Estados Unidos -el ATP- era específico para determinadas empresas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC en la afirmación de que el ATP estaba explícitamente limitado por reglamentación a las empresas que realizan actividades de investigación en el ámbito de las "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad". También basaron su alegación en el hecho de que ocho proyectos ATP específicos se limitan a la financiación de empresas dedicadas a la fabricación de estructuras de materiales compuestos y metálicas y componentes eléctricos y al mejoramiento de la logística de las cadenas de fabricación y de suministro.[789]

5.97 El Canadá objeta esas alegaciones. Su preocupación por el enfoque de las Comunidades Europeas es triple: primero, el universo de empresas y ramas de producción implicadas en "tecnologías emergentes y de habilitación" es sumamente diverso. Segundo, no existen elementos comunes entre los usuarios del ATP en relación con los productos que producen. Tercero, es inadecuado evaluar la especificidad del ATP como un todo mediante referencia a una muestra no representativa de ocho proyectos.[790]

5.98 El Canadá toma nota de que Australia tiene una apreciación un tanto diferente de la alegación de especificidad formulada por las Comunidades Europeas respecto al ATP. La comunicación de Australia parece suponer que las Comunidades Europeas impugnan cada uno de los ocho proyectos ATP en cuestión por considerarlos específicos con arreglo al artículo 2, independientemente de si el conjunto del ATP es específico o no. Australia ha sugerido que el Grupo Especial examine el informe del Grupo Especial que entendió en el asunto *Japón - DRAM* a fin de obtener orientación para evaluar la especificidad de las distintas transacciones realizadas en el marco del ATP.[791]

---

[787] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 25.
[788] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 26.
[789] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 11.
[790] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 12.
[791] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 13.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.99 El Canadá observa que Australia puede estar en lo cierto al afirmar que las Comunidades Europeas desearían una constatación de especificidad respecto de cada uno de los ocho proyectos examinados, con independencia de que el ATP sea específico o no. Sin embargo, el Canadá no tiene conocimiento de una solicitud de las Comunidades Europeas en ese sentido. Si las Comunidades Europeas querían formularla, el Canadá habría esperado que en la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas se expusieran argumentos jurídicos sobre por qué es adecuado efectuar un análisis de la especificidad a nivel de cada transacción en el caso de esos proyectos ATP. El Canadá desea instar al Grupo Especial a que evite incluso considerar la posibilidad de ese análisis dada la falta de una solicitud explícita.[792]

5.100 El Canadá aduce que el análisis de la especificidad se realiza debidamente a nivel de programa cuando las subvenciones en litigio son concedidas en el marco de un programa de ayuda de disponibilidad general. Si las subvenciones se conceden en el marco de programas de esa índole en cumplimiento de directrices establecidas en el programa, no son específicas en el sentido del párrafo 1 del artículo 2. El Canadá señala que las Comunidades Europeas no parecen haber alegado que los ocho proyectos ATP puestos de relieve en su comunicación escrita se aparten de algún modo de las directrices generales del ATP.[793]

5.101 El Canadá observa que el informe del Grupo Especial del asunto *Japón - DRAM* fue el primer y único informe de un grupo especial que evaluó a nivel de transacción y no a nivel de programa las subvenciones concedidas de conformidad con un programa marco general. En el asunto *Japón - DRAM* el Grupo Especial reconoció que, como cuestión general, las transacciones individuales derivadas de programas de ayuda de disponibilidad general no son específicas en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 si no se apartan de las directrices generales del programa. Incluso si las Comunidades Europeas hubieran solicitado un análisis de la especificidad a nivel de proyectos ATP individuales, el Canadá no cree que ese análisis fuera apropiado pues en su opinión la especificidad debe evaluarse sobre la base del programa. Si, en cualquier caso, el Grupo Especial considera la posibilidad de efectuar ese análisis, el Canadá no comparte la opinión de Australia de que el informe del Grupo Especial sobre el asunto *Japón - DRAM* proporciona una orientación adecuada.[794]

5.102 El Canadá toma nota además de que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Japón - DRAM* constató que una transacción individual 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". A juicio del Canadá, el criterio expuesto en el asunto *Japón - DRAM* no proporciona una orientación adecuada en la presente diferencia, por dos razones.[795]

5.103 Primero, según el Canadá, el criterio 1) sencillamente no es aplicable. El Canadá observa que ni las Comunidades Europeas ni los Estados Unidos han alegado que el ATP "no da lugar en general a contribuciones financieras", sino todo lo contrario. Segundo, el Grupo Especial encargado del asunto *Japón - DRAM* parece haber supuesto, en el criterio 2), que un programa de ayuda de disponibilidad general solamente podrá considerarse no específico si la ayuda que proporciona se concede

[792] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 14.
[793] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 15.
[794] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 16.
[795] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 17.

automáticamente y sin decisiones razonadas. Este enfoque de las "decisiones no razonadas" establece un nivel demasiado exigente para servir de modelo a éste o a cualquier otro grupo especial.[796]

5.104 A juicio del Canadá, el artículo 2 del Acuerdo SMC tiene por finalidad proporcionar a los Miembros una orientación real en cuanto a los tipos de subvenciones que son o no recurribles con arreglo al Acuerdo SMC. No es común que un gobierno establezca programas de ayuda general que concedan subvenciones que no estén precedidas de alguna decisión razonada. La lectura atenta del artículo 2 no apoya la aparente opinión del Grupo Especial encargado del asunto *Japón - DRAM* de que la concesión de la subvención debe ser automática, sin decisiones razonadas, para que sea considerada no específica. El párrafo 1 b) del artículo 2 dispone que no habrá especificidad con respecto a las subvenciones cuando el derecho a obtenerlas sea automático y basado en criterios objetivos. Sin embargo, es decisivo que el párrafo 1 b) del artículo 2 solamente haga referencia al derecho automático a obtener la subvención. No es necesario que la concesión efectiva de ayudas sea automática y no razonada.[797]

5.105 El Canadá sostiene que alegar lo contrario sería desconocer el párrafo 1 c) del artículo 2, que presupone cierto elemento de discrecionalidad en la concesión de las subvenciones acordes con el párrafo 1 b) del mismo artículo. El párrafo 1 c) del artículo 2 establece la prueba de especificidad *de facto*. Dispone que los programas que no se consideran específicos con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 2 pueden, no obstante, ser declarados específicos *de facto* si al tomar la decisión de conceder una subvención la autoridad otorgante ha ejercido indebidamente las facultades discrecionales. Dado que se supone el ejercicio de cierta discrecionalidad, se deduce que no todo ejercicio de discrecionalidad es motivo de descalificación.[798]

5.106 Según el Canadá, no es necesario constatar que la concesión de una subvención es automática o no razonada para que un programa sea considerado no específico conforme al artículo 2. Basta que el ejercicio de las facultades discrecionales no socave los criterios objetivos del programa que rigen la admisibilidad para obtener subvenciones y la cuantía de éstas. Habida cuenta de que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Japón - DRAM* sobrevaloró el criterio pertinente en la prueba que propuso, su informe no proporciona una orientación útil en la presente diferencia.[799]

5.107 Como observación final sobre el ATP, el Canadá no coincide con Australia en cuanto a que el Grupo Especial deba evaluar el ATP recurriendo a los criterios de especificidad *de facto* establecidos en el párrafo 1 c) del artículo 2. Las Comunidades Europeas formularon su alegación de especificidad respecto del ATP a tenor del párrafo 1 a) del artículo 2 solamente.[800]

6. Supeditación *de facto* a las exportaciones

5.108 El Canadá observa que las Comunidades Europeas aducen que algunos de los incentivos fiscales ofrecidos a Boeing por el Estado de Washington están prohibidos en virtud del artículo 3 del Acuerdo SMC porque el Estado de Washington vinculó, de hecho, los incentivos fiscales a los resultados de exportación reales o previstos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Sin embargo, las alegaciones de las Comunidades Europeas con respecto a esos incentivos fiscales no satisfacen la prueba para determinar la supeditación *de facto* a las exportaciones establecida en el Acuerdo SMC.[801]

---

[796] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 18.
[797] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 19.
[798] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 20.
[799] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 21.
[800] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 22.
[801] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 27.

5.109 El Canadá hace ver que el Órgano de Apelación ha constatado que ese criterio exige "que los hechos 'demuestren' que la concesión de una subvención está vinculada a o supeditada a exportaciones reales o previstas. No basta con demostrar únicamente que el gobierno que otorgó la subvención previó que daría lugar a exportaciones". El Órgano de Apelación también ha explicado que la orientación a la exportación puede tenerse en cuenta como hecho pertinente, en función de los hechos del caso concreto, pero que la orientación a la exportación en sí misma no sirve de apoyo a la conclusión de que una subvención está supeditada a las exportaciones.[802]

5.110 El Canadá considera que el argumento de las Comunidades Europeas de que los incentivos fiscales HB 2294 están supeditados a los resultados de exportación se basa en el hecho de que su entrada en vigor estaba sujeta a que Boeing conviniera en la ubicación de una instalación definitiva de montaje en el Estado de Washington. Esa instalación se define en el HB 2294 como "un lugar con capacidad para producir al menos 36 aviones supereficientes al año". Según las Comunidades Europeas, esa capacidad, si se utiliza plenamente, produciría más aeronaves 787 de las que podrían ser absorbidas por el mercado estadounidense en un año promedio.[803]

5.111 El Canadá aduce que esta alegación, incluso aceptándola al pie de la letra, está lejos de demostrar una supeditación a las exportaciones. El requisito establecido por el Estado de Washington era que Boeing ubicara en él una instalación dotada de una capacidad de producción mínima a efectos de recibir los incentivos fiscales. No exigía que Boeing efectuara una sola venta de exportación ni que vendiera más de lo que en otro caso habría vendido en los mercados de exportación y tampoco alteraba la orientación de mercado de Boeing en favor de las exportaciones. Una explicación más convincente de la supeditación del HB 2294 es que el Estado de Washington deseaba retener la fabricación de productos aeroespaciales y no estaba dispuesto a aceptar una instalación simplemente simbólica a cambio de sus incentivos fiscales.[804]

7. Perjuicio grave

5.112 El Canadá observa que, en sus respuestas a la pregunta formulada por el Grupo Especial acerca de si el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC contiene una lista exhaustiva de las formas posibles de perjuicio grave que pueden ser impugnadas con arreglo al apartado c) del artículo 5, los terceros adoptan posiciones divergentes. La posición de Australia y Corea es que el párrafo 3 del artículo 6 es una lista exhaustiva. El Japón adopta la postura de que sostener con éxito una alegación de perjuicio grave requiere demostrar que se produce un efecto en virtud del párrafo 3 del artículo 6, pero no llega a afirmar que el párrafo 3 del artículo 6 sea exhaustivo. El Brasil y China no adoptan ninguna postura respecto a la cuestión. El Canadá toma una posición coherente con los puntos de vista expresados por el Grupo Especial encargado del asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, en el sentido que el párrafo 3 del artículo 6 no contiene una lista exhaustiva.[805]

5.113 Según el Canadá, esta diferencia de opiniones no es sorprendente dado que las disposiciones pertinentes parecen proyectarse hacia distintas direcciones. La nota 13 del apartado c) del artículo 5 aclara que la expresión "perjuicio grave" se utiliza en el Acuerdo SMC en el mismo sentido que en el artículo XVI del GATT de 1994 e incluye la amenaza de perjuicio grave. El apartado c) del artículo 5 incorpora en el Acuerdo SMC una interpretación amplia de la expresión perjuicio grave construida a lo largo de varios decenios de experiencia en el GATT. Por otra parte, el párrafo 2 del artículo 6 dispone que el perjuicio grave no puede demostrarse si no se ha producido ninguno de los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6. Esto parece indicar que el párrafo 3 del artículo 6 es una

[802] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 28.
[803] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 29.
[804] Resumen de la comunicación escrita del Canadá, párrafo 30. Véase también, el resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 31.
[805] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 23.

lista exhaustiva de las formas de perjuicio grave. La redacción misma del párrafo 3 del artículo 6 es abierta y remite al lector al apartado c) del artículo 5.[806]

5.114 Sin embargo, como se expuso en la respuesta escrita del Canadá al Grupo Especial sobre esta materia, hay una manera de interpretar estas disposiciones armoniosamente. El apartado c) del artículo 5 incorpora en el Acuerdo SMC una cadena ininterrumpida de significados para la expresión "perjuicio grave" que abarca los conceptos descritos en el párrafo 3 del artículo 6, pero que asimismo reconoce la posibilidad de que existan otras formas adicionales de perjuicio grave vinculadas estrechamente a esos conceptos básicos. El párrafo 2 del artículo 6 sirve para indicar que el párrafo 3 del artículo 6 es una disposición filtro, en virtud de la cual no puede demostrarse perjuicio grave si no está presente ninguno de los conceptos básicos del párrafo 3 del artículo 6. La propia redacción del párrafo 3 del artículo 6 es suficientemente amplia para permitir la posibilidad de otras formas no enumeradas de perjuicio grave, brindando al mismo tiempo una orientación concreta sobre los conceptos básicos que deben demostrarse para constatar un perjuicio grave alegado. Considerar el párrafo 3 del artículo 6 como una disposición filtro permite disponer de un mecanismo que da al párrafo 3 del artículo 6 su debida relevancia, sin negar el legado de 60 años de práctica del GATT y la OMC, que ha aportado una interpretación amplia del concepto de perjuicio grave.[807]

5.115 El Canadá ve con comprensión la preocupación planteada por Australia en cuanto a que la posibilidad de que existan formas no definidas de perjuicio grave puede dejar a un grupo especial desprovisto de orientación para el examen de una reclamación en ese sentido. Sin embargo, a juicio del Canadá esa orientación puede hallarse en la jurisprudencia del GATT. Esta jurisprudencia da a entender que las formas de perjuicio grave que no están enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6 deben tener un vínculo real y sustancial con los conceptos básicos enunciados en el párrafo 3 del artículo 6.[808]

5.116 A juicio del Canadá, existe una razón práctica que explica por qué el párrafo 3 del artículo 6 pudo haber sido estructurado como disposición filtro respecto del concepto de perjuicio grave, permitiendo al mismo tiempo que un grupo especial considere la posibilidad de otras formas de perjuicio grave una vez demostrado alguno de los efectos previstos en el párrafo 3 del artículo 6. El sistema de solución de diferencias de la OMC es un recurso limitado. Hay lógica en exigir un umbral concreto para que un Miembro pueda acceder al sistema de solución de diferencias con la finalidad de formular una alegación de perjuicio grave. Ahora bien, una vez que el Miembro ha alcanzado ese umbral, los beneficios de una solución eficaz de la diferencia entre las Partes pueden justificar que se conceda al grupo especial cierta libertad para reconocer otras formas de perjuicio grave que van más allá de los límites del párrafo 3 del artículo 6.[809]

5.117 El Canadá considera que este tipo de estructura filtro no es exclusiva de los Acuerdos de la OMC. Puede haber una analogía con el párrafo 4 del artículo 17 del Acuerdo Antidumping, en virtud del cual un reclamante debe aplazar su recurso al sistema de solución de diferencias con respecto a una investigación antidumping hasta que la autoridad competente haya adoptado uno de los tres siguientes tipos de medida: una medida provisional que tenga una repercusión significativa, una medida definitiva para percibir derechos antidumping definitivos o la aceptación de compromisos en materia de precios.[810]

5.118 El Canadá recuerda que el Órgano de Apelación en *Guatemala - Cemento I* constató que el párrafo 4 del artículo 17 del Acuerdo Antidumping significa que en una solicitud de establecimiento

[806] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 24.
[807] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 25.
[808] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 26.
[809] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 27.
[810] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 28.

de un grupo especial para examinar una investigación antidumping se debe identificar expresamente uno de los tipos requeridos de medidas a fin de que el grupo especial tenga jurisdicción sobre la diferencia. Sin embargo, como aclaró el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Ley de 1916*, cuando un Miembro haya identificado uno de los tres tipos de medidas filtro en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, podrá impugnar la compatibilidad de cualquier acto precedente de la autoridad investigadora en el curso de una investigación antidumping.[811]

5.119 El Canadá afirma que una interpretación del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC como cláusula filtro puede justificarse por las mismas razones que el Órgano de Apelación expuso para justificar la estructura del párrafo 4 del artículo 17 del Acuerdo SMC en el asunto *Estados Unidos - Ley de 1916*: evita el uso excesivo del sistema de solución de diferencias al tiempo que procura ofrecer una resolución plena y eficaz de las diferencias que requieren una solución formal.[812]

D. CHINA

1. Introducción

5.120 Admitiendo desde el comienzo que muchas de las cuestiones planteadas en esta diferencia son exclusiva o primordialmente fácticas, China se centra en el debate de las siguientes tres cuestiones jurídicas en su comunicación presentada en calidad de tercero:

a) el empleo de la mejor información disponible y la inferencia de conclusiones desfavorables;

b) la constatación de la especificidad *de facto*; y

c) la constatación de amenaza de perjuicio grave.[813]

2. Mejor información disponible y conclusiones desfavorables

5.121 China observa que el Anexo V del Acuerdo SMC establece un conjunto de reglas especiales para la obtención de información sobre el perjuicio grave. Esas reglas sólo son expresamente aplicables cuando se ha iniciado un procedimiento del Anexo V. Sobre la base de la redacción del Anexo V, parece haber dos aspectos sobresalientes que indican la existencia de un procedimiento del Anexo V, a saber: que el OSD haya iniciado un procedimiento del Anexo V y que se haya designado un "representante" ("Facilitador del proceso del Anexo V").[814] Luego de haber abordado la cuestión previa de si el Anexo V es aplicable a la presente diferencia, China desea referirse a dos aspectos de las reglas del Anexo V que cabe considerar pertinentes para los argumentos de las partes en la presente diferencia.[815]

a) Mejor información disponible

5.122 China señala que el párrafo 6 del Anexo V permite que la parte reclamante presente su argumentación basándose en las pruebas de que dispone y que en determinados casos el grupo especial se base en la "mejor información disponible por otros medios". Sin embargo, esta disposición no priva a la parte demandada del derecho a presentar otra información, incluida

[811] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 29.
[812] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 30.
[813] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 1.
[814] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 2.
[815] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 3.

información de réplica, en la última parte del procedimiento del grupo especial después del procedimiento del Anexo V.[816]

5.123 En primer lugar, China observa que la redacción del párrafo 5 del Anexo V no impide que alguna de las partes presente información con posterioridad a un procedimiento del Anexo V. Por ejemplo, el párrafo 5 dispone que la información obtenida durante el proceso "deberá" ("*should*") comprender pruebas de descargo. La palabra "deberá" suele emplearse para expresar una exhortación o una preferencia. Esto parece ser cierto especialmente si se tiene en cuenta que en otras partes del párrafo 5 se emplea la palabra inglesa "*shall*" (que en el texto en español se expresa en las formas verbales "finalizará" y "se someterá" del verbo principal).[817] Según China, la última oración del párrafo 5 contempla además la recopilación de información complementaria por el grupo especial "para establecer sus conclusiones". Asimismo, esto indica que el proceso de recopilación de información no concluye con el procedimiento del Anexo V.[818]

5.124 En segundo lugar, China observa que, si bien la última oración del párrafo 9 dispone que "el grupo especial no deberá por lo regular solicitar información adicional para completar el expediente cuando dicha información refuerce la posición de una determinada parte y su ausencia del expediente se deba precisamente a la irrazonable falta de cooperación de esa parte durante el proceso de acopio de información", ello no impide que una parte presente información fáctica adicional en el curso del procedimiento del grupo especial. Además, China aduce que los términos "*ordinarily*" ("por lo regular") y "*should*" ("deberá") suponen que existe la posibilidad de que el grupo especial procure obtener información aun cuando la ausencia de esa información sea resultado de la irrazonable falta de cooperación de una parte.[819]

5.125 En tercer lugar, China considera importante destacar que en el curso del procedimiento del Anexo V la parte demandada no se halla en situación propicia para entender a cabalidad el modo en que la parte demandante articulará y justificará su alegación con argumentos fácticos y jurídicos. Esta situación limita en gran medida la capacidad de la parte demandada de presentar la información de réplica pertinente. Privar a la parte demandada de su derecho a presentar pruebas de descargo durante las fases sustantivas del procedimiento del grupo especial menoscabaría gravemente su derecho a defender su posición con fundamentos fácticos y, por consiguiente, lesionaría injustamente su derecho al debido proceso.[820]

5.126 En resumen, China cree que la referencia a la "mejor información disponible por otros medios" que figura en el párrafo 6 del Anexo V del Acuerdo SMC no debe interpretarse en el sentido de impedir que la parte que no cooperó en el procedimiento del Anexo V facilite información fáctica adicional en la última etapa del procedimiento del grupo especial.[821]

b) Conclusiones desfavorables

5.127 En lo que respecta a la inferencia de conclusiones desfavorables, China sostiene que un grupo especial no está obligado a sacar conclusiones desfavorables en los casos en que haya falta de cooperación, sino que, al adoptar una decisión en ese sentido, debe tener presentes los hechos pertinentes y las consideraciones de política.[822]

---

[816] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 4.
[817] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 5.
[818] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 6.
[819] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 7.
[820] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 8.
[821] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 9.
[822] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 10.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.128 En primer lugar, China señala que el párrafo 8 del Anexo V dispone que el grupo especial tendrá en cuenta la opinión del Facilitador del proceso del Anexo V sobre determinados aspectos. A juicio de China, ello no exige que un grupo especial adopte su determinación únicamente sobre la base de la opinión del Facilitador del proceso del Anexo V. Antes bien, el artículo 11 del ESD prescribe que el grupo especial tendrá como función "hacer una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido". Por consiguiente, un grupo especial está obligado a hacer por sí mismo una evaluación objetiva de los hechos a efectos de decidir si formula conclusiones desfavorables o no y, de hacerlo, definir cuáles serían las conclusiones desfavorables que ha de formular.[823]

5.129 En segundo lugar, China opina que cuando un grupo especial invoca sus facultades discrecionales a tenor del párrafo 7 del Anexo V está asimismo obligado por los principios establecidos en el artículo 13 del ESD y la jurisprudencia de la OMC en lo que respecta a las conclusiones desfavorables.[824]

5.130 China recuerda que en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación consideró que la "facultad (de sacar conclusiones desfavorables) es un elemento ordinario de la función atribuida a todos los grupos especiales de determinar los hechos pertinentes en cualquier diferencia relativa a un acuerdo abarcado" (la frase entre paréntesis no figura en el original).[825] Habida cuenta de esa conclusión, China cree que la orientación facilitada por el Órgano de Apelación respecto a la inferencia de conclusiones desfavorables en casos distintos de los que comprenden procedimientos del Anexo V también debe observarse cuando un grupo especial sigue los procedimientos del Anexo V para determinar si deben sacarse conclusiones y cuáles serían éstas.[826]

5.131 China señala asimismo que el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* hizo hincapié en que un grupo especial "debe examinar muy detenidamente si el conjunto de los hechos de los que hay constancia permite razonablemente inferir la conclusión pretendida por una de las partes".[827] En una diferencia ulterior, *Estados Unidos - Gluten de trigo*, el Órgano de Apelación reiteró su posición de que las conclusiones desfavorables deben inferirse sobre la base del conjunto de los hechos de los que hay constancia que sean pertinentes para la determinación concreta que se ha de formular y que no es admisible que un grupo especial infiera conclusiones desfavorables sencillamente porque una parte se niega a proporcionar determinada información que el grupo especial le ha solicitado.[828]

5.132 En tercer lugar, China sostiene que la inferencia de conclusiones desfavorables no debe ser utilizada como castigo por la falta de cooperación de una parte. En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación señaló que las "'conclusiones desfavorables' que, a juicio del Brasil, el Grupo Especial debía haber inferido no pueden considerarse adecuadamente conclusiones punitivas en el sentido de 'punición' o 'pena' por la retención de información por parte del Canadá. Se trata simplemente de conclusiones que un grupo especial puede inferir lógica o razonablemente en determinadas circunstancias de los hechos que tiene ante sí".[829] Esto demuestra que la inferencia de conclusiones

[823] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 11.
[824] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 12.
[825] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 1, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 202.
[826] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 13.
[827] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 2, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 204.
[828] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 3, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gluten de trigo*, párrafo 174. Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 14.
[829] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 4, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 200.

desfavorables no debe hacerse como un "castigo" por el hecho de que una parte retenga información.[830]

5.133 Sobre la base de lo expuesto, China sostiene que el Anexo V no obliga, ni siquiera autoriza, a un grupo especial a sacar conclusiones desfavorables en cualquier caso de falta de cooperación por una parte en el marco del procedimiento del Anexo V. Antes bien, la inferencia de conclusiones desfavorables debe basarse en los hechos pertinentes de los que haya constancia y no debe utilizarse como un castigo a la parte que no cooperó.[831]

3. Triple análisis para determinar la especificidad *de facto*

5.134 China cree que el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC prevé un triple análisis para determinar la especificidad *de facto*.[832]

5.135 En primer lugar, China considera que debe haber hechos que indiquen la posible existencia de una especificidad *de facto*. En la práctica, solamente se pasaría a examinar si existe una especificidad *de facto* cuando no es posible establecer la especificidad *de jure* con base en fundamentos probatorios suficientes. En esas circunstancias, el párrafo 1 c) del artículo 2 exige que haya "razones para creer". Sin embargo, sólo se requiere que esas razones sean una indicación de la posibilidad de una especificidad *de facto*. La primera mención de la palabra "*may*" ("puede ") en la primera oración del párrafo 1 c) del artículo 2 indica asimismo que el criterio para determinar las razones no es muy riguroso.[833]

5.136 En segundo lugar, China aduce que a continuación podrá prestarse consideración a cualquiera de los cuatro factores de hecho identificados en la segunda oración del párrafo 1 c) del artículo 2 o a todos ellos. Como resolvió el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, el segundo uso de la palabra "*may*" ('podrán') en ese párrafo indica que la autoridad puede desear examinar cualquiera de los cuatro factores.[834] En el contexto multilateral, corresponde al Miembro reclamante la carga de justificar su alegación sobre la especificidad *de facto* mediante pruebas positivas que apoyen la constatación de cualquiera de esos factores de hecho.[835]

5.137 En tercer lugar, China aduce que la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2 prescribe que, al evaluar cualquiera de los cuatro factores de hecho o todos ellos, se tendrán en cuenta dos factores circunstanciales, a saber, el grado de diversificación de las actividades económicas y el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones. Por consiguiente, en el contexto de una impugnación multilateral en contra del programa de subvenciones de un Miembro de la OMC, el Miembro reclamante debe demostrar que, sobre la base de la consideración de esos dos factores circunstanciales, cualquiera de los cuatro factores de hecho o todos ellos respaldan la formulación de una determinación positiva sobre la especificidad *de facto*.[836]

---

[830] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 15.
[831] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 16.
[832] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 17.
[833] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 18.
[834] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 5, donde se hace referencia al 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, párrafo 7.123.
[835] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 19.
[836] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.138 En síntesis, China sostiene que al evaluar si los hechos que rodean un programa de subvenciones respaldan la constatación de una especificidad *de facto* debe llevarse a cabo el triple análisis previsto en el párrafo 1 c) del artículo 2.[837]

4. Amenaza de perjuicio grave

5.139 A juicio de China, la nota 13 del artículo 5 del Acuerdo SMC indica claramente que el "perjuicio grave" incluye la "amenaza de perjuicio grave". En consecuencia, la amenaza de perjuicio grave puede ser una condición independiente que da lugar a entablar las acciones previstas en el artículo 7 del Acuerdo SMC. Cabe por lo tanto considerar el modo en que puede establecerse la amenaza de perjuicio grave.[838]

5.140 China observa que el artículo 6 del Acuerdo SMC solamente contiene disposiciones detalladas sobre la determinación del perjuicio grave y no proporciona ninguna orientación respecto a la constatación de una amenaza de perjuicio grave. Sin embargo, a juicio de China, dada la estructura del artículo 5 y el marco general del Acuerdo SMC, los párrafos 7 y 8 del artículo 15 del Acuerdo SMC relativos a la determinación de una amenaza de daño deben proporcionar una orientación importante para la constatación de una amenaza de perjuicio grave en el contexto multilateral.[839]

5.141 En primer lugar, China señala que, como aspecto fundamental de la constatación de amenaza de perjuicio grave, la amenaza deberá ser "claramente prevista e inminente" conforme a lo establecido en la parte pertinente del párrafo 7 del artículo 15. En *México - Jarabe de maíz (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*, al examinar la disposición paralela del párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping, el Órgano de Apelación observa que "el 'adecuado establecimiento' de los hechos para determinar la existencia de una amenaza de daño importante ha de basarse en hechos que, aunque no se hayan producido todavía, han de ser 'claramente previst{os} e inminente{s}', de conformidad con el párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping".[840]

5.142 En segundo lugar, China opina que, dependiendo de la amenaza de los tipos específicos de perjuicio grave considerados, es necesario examinar los factores de hecho pertinentes para establecer la existencia de la amenaza.[841]

5.143 China reconoce que los conceptos de "daño importante" y "perjuicio grave" se distinguen uno del otro y que los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15 pueden no ser plenamente aplicables a la determinación de la amenaza de perjuicio grave. Sin embargo, a juicio de China, algunos de los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15 pueden ser de índole neutra, y por lo tanto comunes, en la consideración de la amenaza de daño y de perjuicio grave. Por ejemplo, "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" es uno de esos factores.[842]

5.144 En tercer lugar, China observa que el párrafo 7 del artículo 15 prescribe que "{l}a determinación de la existencia de una amenaza de daño importante se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas". Si la parte demandante opta por fundar su argumentación en una amenaza de perjuicio grave, debe acreditar *prima facie* esa amenaza

[837] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 21.
[838] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 22.
[839] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 23.
[840] Resumen de la comunicación escrita de China, nota 6, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *México - Jarabe de maíz (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*, párrafo 85. Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 24.
[841] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 25.
[842] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 26.

sobre la base de hechos respaldados en pruebas y no en simples alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas.[843]

5.145 En cuarto lugar, dado que el párrafo 8 del artículo 15 prevé que se deberá proceder con "especial cuidado" en la consideración de la amenaza de daño, China cree que la misma lógica subyacente a esa disposición sigue siendo válida en una diferencia en el marco multilateral. Como se ha expuesto *supra*, una constatación de amenaza de perjuicio grave puede dar lugar, por sí sola, a que se entablen las acciones previstas en el artículo 7. Por consiguiente, cuando los efectos de la subvención no se han materializado todavía el grupo especial debe ser prudente al evaluar si esa amenaza efectivamente existe y si es claramente prevista e inminente.[844]

5.146 En resumen, China sostiene que la amenaza de perjuicio grave debe ser claramente prevista e inminente y que la constatación de esa amenaza debe basarse en hechos y decidirse con especial cuidado.[845]

5. Conclusión

5.147 En conclusión, China opina lo siguiente:

a) La referencia a la "mejor información disponible por otros medios" que figura en el Anexo V del Acuerdo SMC no debe interpretarse en el sentido de impedir que la parte que no cooperó en el procedimiento del Anexo V facilite información fáctica adicional en la última etapa del procedimiento del grupo especial; China sostiene además que el párrafo 7 del Anexo V no exige, ni siquiera autoriza, a un grupo especial a sacar conclusiones desfavorables en cualquier caso de falta de cooperación por una parte en el marco del procedimiento del Anexo V; la inferencia de conclusiones desfavorables debe basarse en todos los hechos pertinentes de los que haya constancia y no debe utilizarse como un castigo a la parte que no cooperó.

b) Para determinar la especificidad *de facto*, se aplicará un triple análisis: i) deberá haber hechos que indiquen la posible existencia de una especificidad *de facto*; ii) deberán demostrarse cualquiera de los cuatro factores previstos en el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC o todos ellos; y iii) se tendrán en cuenta dos factores circunstanciales.

c) La amenaza de perjuicio grave debe ser claramente prevista e inminente y la constatación de esa amenaza debe basarse en hechos y formularse con especial cuidado.[846]

E. JAPÓN

1. Un examen de la especificidad desde el punto de vista jurídico debe basarse en la totalidad del marco legal conforme al cual se concede la supuesta subvención

5.148 El Japón aduce en primer lugar que una piedra angular del Acuerdo SMC establecida en el párrafo 2 del artículo 1 es el precepto inicial de que una subvención sólo estará sujeta a la Parte III si es específica. A la vez en el artículo 2 se establecen los principios para determinar si una subvención es "específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de

[843] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 27.
[844] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 28.
[845] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 29.
[846] Resumen de la comunicación escrita de China, párrafo 30.

producción ...". Como cuestión general, los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 2 establecen principios para determinar si una subvención es específica desde el punto de vista jurídico, es decir, específica *de jure*. El apartado c) establece criterios adicionales para determinar la existencia de la especificidad en los hechos, es decir, la especificidad *de facto*.[847]

5.149 El Japón expresa sus observaciones sobre la aplicación a la presente diferencia de los principios que sirven para determinar la especificidad *de jure* en relación con los argumentos de las Partes en lo que respecta al derecho de los contratistas de la NASA de conservar los derechos de patente dimanantes de su labor como contratistas del Gobierno de los Estados Unidos. El Japón observa que las Comunidades Europeas alegan que el régimen legal que dispone la retención de estos derechos de patente es específico *de jure* pues se encuentra previsto en la Ley Nacional de Aeronáutica y del Espacio de 1958 (la "Ley del Espacio") y, por consiguiente, está explícitamente limitado a las ramas de producción de la aeronáutica y relativas al espacio.[848] Los Estados Unidos responden que los reglamentos de aplicación de la Ley del Espacio están vinculados a las políticas generales del Gobierno establecidas en un Memorándum Presidencial y en una Orden Ejecutiva.[849] Además, los Estados Unidos sostienen que todos los contratistas que operan en virtud de contratos de investigación y desarrollo del Gobierno de los Estados Unidos gozan de los mismos derechos de retención de patentes.[850] En lo esencial, los Estados Unidos sostienen que la supuesta subvención no es específica *de jure* si se examina a la luz del marco legal general que rige la retención de derechos de patente por parte de los contratistas.[851] El Japón coincide en que el análisis del Grupo Especial sobre la especificidad debe basarse en el marco legal general que rige la supuesta subvención.[852]

5.150 El Japón aduce que para determinar si "la legislación ... limita explícitamente el acceso a las subvenciones a determinadas empresas", o si "la legislación ... establece criterios o condiciones objetivos que rijan el derecho a obtener la subvención y su cuantía", a los fines de los párrafos 1 a) y b) del artículo 2 del Acuerdo SMC, un grupo especial debe primero emprender un examen pormenorizado de la legislación interna de que se trate. En ese sentido, el Japón estima que este Grupo Especial debe examinar el régimen legal correspondiente en su conjunto y no solamente una pequeña parte o una parte aislada del mismo. Dicho de otro modo, si un examen adecuado del régimen legal exige -con arreglo al ordenamiento jurídico interno de un Miembro- tomar en consideración varios instrumentos legislativos, el grupo especial debe tener presentes todos esos instrumentos y no centrarse solamente en uno aislado de los demás. El Japón observa además que el Órgano de Apelación ha indicado que "es admisible, e incluso indispensable, que realicen un examen detallado de la legislación {pertinente} al evaluar su compatibilidad con las disposiciones de la OMC".[853] El Japón sostiene que este enfoque es igualmente aplicable cuando un grupo especial

---

[847] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 1.

[848] Resumen de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 852. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 1.

[849] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 335. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 2.

[850] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 335. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 3.

[851] El Japón observa que los Estados Unidos plantearon un argumento similar en el asunto *Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)* donde sostuvieron que el análisis de la especificidad tiene que llevarse a cabo para el programa de subvenciones impugnado "en su conjunto". Informe del Grupo Especial, párrafo 7.112. El Grupo Especial convino en que debería examinarse la CDSOA, y no los pagos individuales de subvenciones con arreglo a esa ley (como aducía México), para determinar la especificidad. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 4.

[852] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 2.

[853] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 200. Véase también, informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafos 65-68 (donde se considera la prescripción de examinar los "aspectos pertinentes" de la legislación interna de un Miembro para

evalúa si una medida en materia de subvenciones es específica *de jure* a los fines de los párrafos 1 a) y b) del artículo 2.[854]

2. Observaciones acerca de determinados elementos del análisis que el Grupo Especial debe emprender para evaluar si las supuestas subvenciones de los Estados Unidos causan un perjuicio grave

a) El Grupo Especial debe asegurarse de que el período de referencia sea suficiente para permitir que se lleve a cabo la evaluación objetiva requerida del asunto que tiene ante sí

5.151 En primer lugar, el Japón formula una breve observación sobre el período que resulta apropiado para llevar a cabo un análisis de los supuestos efectos desfavorables según los tipos de perjuicio grave descritos en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. El Japón señala que los Estados Unidos asumen la postura de que "un grupo especial que considere alegaciones de perjuicio grave en el marco del párrafo 3 del artículo 6 debe examinar los mercados a que se hace referencia en dicho artículo a lo largo de un período de tiempo suficiente para permitir una evaluación objetiva del 'asunto que se le haya sometido'".[855] El Japón coincide con esta postura.[856] El Japón observa que ninguna disposición del Acuerdo SMC o del ESD establece un plazo fijo como período de referencia para que un grupo especial examine las pruebas sobre los supuestos efectos desfavorables, siempre que esas pruebas guarden relación con las medidas de subvención comprendidas en el mandato del grupo especial. Además, el artículo 11 del ESD prescribe que cada grupo especial "deberá hacer una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido, que incluya una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de la conformidad con éstos". Por consiguiente, dependiendo de los hechos que tenga ante sí, un grupo especial deberá determinar el período de referencia apropiado que ha de examinar y escoger un plazo que le permita pronunciar la "evaluación objetiva" requerida, de modo que se lleve a cabo la labor a él encomendada de conformidad con el artículo 11 del ESD.[857]

5.152 Además, el Japón observa que la determinación del período de referencia apropiado también puede, según los hechos del caso concreto, ser pertinente para el análisis exigido de si los efectos desfavorables que se traducen en un perjuicio grave son causados por las subvenciones en litigio. Por ejemplo, el período de referencia debe ser suficiente para asegurar que un grupo especial pueda examinar si "los efectos de otros factores ... no son atribuidos erróneamente a las subvenciones impugnadas".[858] Seguidamente el Japón trata cuestiones relativas al examen de la causalidad exigido con arreglo a los artículos 5 y 6.[859]

5.153 Por lo que respecta a una cuestión distinta pero relacionada, el Japón cree que el Grupo Especial también debe poder considerar pruebas de fecha anterior o posterior a su establecimiento, así como pruebas no comprendidas en el período de referencia determinado. En *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, el Órgano de Apelación aclaró que, aunque existen limitaciones temporales en cuanto a las medidas que un grupo especial puede considerar, "esas limitaciones no son igualmente aplicables a las pruebas" y que "{n}ada impide a un grupo especial evaluar un elemento de prueba por

---

evaluar su conformidad con las obligaciones de ese Miembro en el marco de la OMC). Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 5.

[854] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 3.

[855] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 803. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 6.

[856] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 4.

[857] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 5.

[858] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 437. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 7.

[859] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 6.

el mero hecho de que sea anterior o posterior a su establecimiento".[860] En esta diferencia el Grupo Especial debe aplicar el mismo criterio para evaluar las pruebas concernientes a los supuestos efectos desfavorables de las medidas de subvención impugnadas. En particular, el Japón cree que el Grupo Especial debe considerar todas las pruebas pertinentes que hayan sido facilitadas, independientemente de si esas pruebas son de fecha anterior o posterior al establecimiento del Grupo Especial.[861]

b) El Grupo Especial debe evaluar si el perjuicio grave alegado se deriva de las subvenciones en litigio

5.154 El Japón expone sus opiniones con respecto a determinados aspectos del análisis de la causalidad que el Grupo Especial debe llevar a cabo al evaluar las alegaciones relativas a los efectos desfavorables que se traducen en un perjuicio grave con arreglo al párrafo 3 del artículo 6.[862] Primero, el Japón destaca que el requisito de determinar si los supuestos efectos desfavorables se derivan de las subvenciones en litigio está claramente plasmado en el texto mismo del Acuerdo SMC. Parece ser que tanto las Comunidades Europeas como los Estados Unidos coinciden con esta afirmación.[863] Para comenzar, el artículo 5 establece que "{n}ingún 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". El perjuicio grave definido en el párrafo 3 del artículo 6 es, por supuesto, uno de los tipos de efectos desfavorables descritos en el artículo 5 que ningún Miembro deberá causar. Por consiguiente, conforme al texto mismo del Acuerdo SMC, el perjuicio grave causado por factores distintos a una subvención no es recurrible al amparo de la Parte III.[864]

5.155 Además, el Japón considera que el requisito de realizar un examen de la causalidad con respecto al supuesto perjuicio grave está plasmado en la estructura del párrafo 3 del artículo 6. El párrafo 3 del artículo 6 describe cuatro tipos de perjuicio grave. En relación con cada uno de ellos el perjuicio grave se caracteriza como el "efecto" "que la subvención tenga". Dicho de otro modo, el párrafo 3 del artículo 6 exige un análisis en torno a si el supuesto perjuicio grave es o no un efecto de (es decir, es causado por) la subvención.[865]

---

[860] Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 188. En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, los Estados Unidos convinieron en que el Grupo Especial podría examinar pruebas presentadas con posterioridad a su establecimiento. Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.192 y nota 254. Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)*, párrafo 7.20. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 8.

[861] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 7. El Japón observa que las pruebas presentadas con posterioridad al establecimiento del grupo especial que sean pertinentes para la evaluación de los efectos desfavorables alegados pueden ser particularmente probatorias en el presente asunto habida cuenta de la rápida evolución de las condiciones de competencia de la rama de producción de LCA en los Estados Unidos y en las CE. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 9.

[862] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 8.

[863] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1058; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 725. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 10.

[864] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 9.

[865] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 10. El Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* confirmó este punto. Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 437. En ese asunto, aun cuando el Órgano de Apelación confirmó el análisis de la causalidad efectuado por el Grupo Especial en el marco del artículo 6, también explicó que el Grupo Especial debió haber hecho más para "demostrar precisamente cómo había evaluado los diferentes factores que influyen en la relación entre las subvenciones supeditadas a los precios y el efecto significativo de contención de la subida de los precios". *Ibid.*, párrafo 458. El Órgano de Apelación explicó además que, si bien el análisis de la causalidad prescrito por la Parte V del Acuerdo SMC no debe "trasponerse automáticamente a la Parte III del Acuerdo SMC", ese tipo de análisis, junto con los exámenes de la causalidad descritos en el Acuerdo sobre Salvaguardias y en el Acuerdo Antidumping, puede "sugerir formas de determinar si la

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.156 El Japón observa que los grupos especiales han descrito el análisis requerido de la causalidad como un examen hipotético "de no ser por".[866] Además, al llevar a cabo ese análisis "de no ser por", los grupos especiales también han hecho énfasis en la importancia de la atribución adecuada, es decir, en "la necesidad de tomar en consideración los efectos de los factores identificados que no sean las subvenciones para determinar si esos factores atenuarían cualquier relación causal positiva que pudiéramos constatar, o si harían que la contención de la subida de los precios o la reducción de éstos que constatásemos y que fueran efecto de la subvención no fuesen significativas".[867] El Japón sostiene que estos criterios deberían aplicarse igualmente en el presente asunto, teniendo presente la obligación de atribuir correctamente los efectos a sus respectivas causas, como lo señaló el Grupo Especial.[868]

5.157 En lo concerniente a la función que desempeña la naturaleza de la subvención en el análisis requerido de la causalidad, el Japón desea formular observaciones sobre el argumento de las Comunidades Europeas de que la reducción del tipo impositivo B&O del Estado de Washington aplicado al nuevo programa del Boeing 787 (junto con otras supuestas subvenciones) reduce los costos unitarios marginales de los productos subvencionados, permitiendo de ese modo que Boeing disminuya los precios de venta de esos productos en la cuantía de la subvención.[869] El Japón se abstiene de formular observaciones acerca de los hechos concretos relativos a esta cuestión. Con todo, el Japón observa en particular que en un análisis segmentado de la causalidad, que los Estados Unidos aceptan emplear en la presente diferencia, el efecto desfavorable sobre un "producto similar" comprendido en la categoría de un determinado mercado de productos deberá atribuirse a la subvención concedida al "producto subvencionado" pertinente y no a otro "producto subvencionado" comprendido en una categoría distinta de mercado de productos.[870]

5.158 El Japón toma asimismo nota con interés del argumento de los Estados Unidos de que la reducción del tipo impositivo B&O del Estado de Washington aplicado al nuevo programa del Boeing 787 no traerá consigo ninguna consecuencia fiscal hasta que sea entregada la primera aeronave en 2008. El Japón apoya a los Estados Unidos en cuanto a que cualquier constatación de ingresos públicos condonados (independientemente de que hayan sido condonados en el pasado o lo sean en el presente o en el futuro) debe ir acompañada de un análisis de los efectos desfavorables dimanantes de esa medida, que deberá llevarse a cabo por separado respecto de la medida de subvención pertinente en el marco de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Ese análisis deberá realizarse sobre la base de los hechos de cada caso y de conformidad con los exámenes de la causalidad a que se ha hecho referencia *supra*.[871]

---

contención significativa de la subida de los precios es el efecto de una subvención, y no de otros factores". *Ibid.*, párrafo 438. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 11.

[866] Por ejemplo, como dijo el Grupo Especial encargado del asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, cuando se examinan alegaciones sobre contención de la subida de precios en el marco del párrafo 3 c) del artículo 6, "el análisis que parece exigir el Acuerdo (en virtud de los conceptos de contención de la subida de los precios y de reducción de los precios, en sí mismos), tiene que ver con *cuáles habrían sido* los movimientos de los precios de los {bienes} pertinentes en ausencia de (es decir, 'de no ser por') las subvenciones en cuestión". Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.537. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 12.

[867] Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.618. Véase también, informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1344. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 13.

[868] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 11.

[869] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1233 y 1234. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 14.

[870] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 12.

[871] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 13.

c) A los efectos del párrafo 3 del artículo 6 los términos "importaciones" y "exportaciones" exigen consideración especial y apropiada a la luz de la naturaleza de la rama de producción de LCA

5.159 El Japón desea asimismo formular observaciones acerca del modo apropiado en que el Grupo Especial debería evaluar las alegaciones de perjuicio grave formuladas por las Comunidades Europeas en relación con el sentido de los términos "importaciones" y "exportaciones" que figuran en el párrafo 3 del artículo 6. El apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 dispone que puede surgir un perjuicio grave en los casos en "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". El apartado b) del mismo párrafo dispone que también puede surgir un perjuicio grave en los casos en "que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de un producto similar de otro Miembro al mercado de un tercer país". Los términos "importaciones" y "exportaciones" utilizados en este párrafo no se encuentran definidos en ninguna parte del Acuerdo SMC.[872]

5.160 El Japón señala que al tratar el sentido de los términos "importaciones" y "exportaciones" las Comunidades Europeas se basan en definiciones de diccionarios que hacen referencia al movimiento físico de bienes a través de las fronteras.[873] Sin embargo, las Comunidades Europeas también sostienen que en el contexto del párrafo 3 del artículo 6 estos términos pueden interpretarse en el sentido de que abarcan pedidos actuales de los que resultarán importaciones o exportaciones futuras.[874] Los Estados Unidos, por el contrario, aducen que el significado corriente de esos términos no va más allá del movimiento físico de bienes a través de las fronteras o, en el presente contexto, de la entrega efectiva de LCA.[875] Los Estados Unidos sostienen además que el contexto más amplio del párrafo 3 del artículo 6 -es decir, los apartados c) y d) de dicho párrafo- muestra que los redactores del Acuerdo SMC supieron cómo precisar las distintas fases de una transacción comercial; en consecuencia, no debe darse a los términos "importaciones" y "exportaciones" utilizados en los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 la interpretación amplia que pretenden las Comunidades Europeas.[876] A juicio del Japón, la interpretación correcta se sitúa entre las opiniones opuestas propugnadas por las partes.[877]

5.161 El Japón respetuosamente previene contra cualquier conclusión general conforme a la cual los pedidos que pueden conducir a entregas futuras están necesariamente comprendidos en el sentido de "importaciones" y "exportaciones" a los efectos del párrafo 3 del artículo 6. A juicio del Japón, es importante tener presente la naturaleza de la rama de producción examinada. En casos como la presente diferencia, en que la rama de producción comprende bienes de capital respecto de los cuales suelen transcurrir períodos de tiempo significativos entre la fecha del pedido y la fecha de la entrega, no se considera razonable interpretar que los términos "importaciones" y "exportaciones" abarcan los pedidos; debido a que los pedidos frecuentemente se cancelan, los plazos de los pedidos están sujetos a cambios previos a la entrega, las fechas de entrega a menudo se aplazan durante lapsos dilatados u otros factores rompen el vínculo entre el pedido y la entrega. A este respecto, el Japón coincide con la postura de los Estados Unidos de que, al menos en la presente diferencia, las importaciones y las

[872] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 14.

[873] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1121 y 1122 (donde se citan definiciones que figuran en *The New Shorter Oxford English Dictionary* (cuarta edición, 1993)). Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 15.

[874] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1123. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 16.

[875] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 903. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 17.

[876] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 904. Resumen de la comunicación escrita del Japón, nota 18.

[877] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 15.

exportaciones se refieren más a entregas reales que a pedidos a los efectos de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6.[878]

F. COREA

1. Para acreditar una presunción *prima facie*, un Miembro que alegue la existencia de una subvención recurrible debe "demostrar" que existen todos los elementos previstos en el Acuerdo SMC

5.162 A juicio de Corea, el requisito de acreditar *prima facie* las alegaciones se satisface presentando pruebas fácticas y argumentos jurídicos "suficientes para demostrar" la incompatibilidad de la medida impugnada con la obligación del Miembro demandado. Por su naturaleza, el requisito probatorio es sumamente específico para cada caso. La cuantificación precisa y la determinación del tipo de pruebas exigidas para acreditar una presunción *prima facie* varía para cada medida, para cada disposición y para cada caso.[879]

5.163 En la presente diferencia, sin embargo, Corea no está segura de que las Comunidades Europeas hayan realmente demostrado todas las pruebas fácticas y argumentos jurídicos conducentes a establecer la existencia de una subvención recurrible. Según Corea, las Comunidades Europeas parecen haber catalogado todos los tipos de programas gubernamentales directa o indirectamente vinculados con la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, tras lo cual creen haber satisfecho su obligación de acreditación *prima facie*. Puede ser que las Comunidades Europeas confíen en que podrán obtener pruebas adicionales en el curso del procedimiento actual o que el Grupo Especial de alguna manera hará ese trabajo por ellas, pero Corea sostiene que el Grupo Especial debe rechazar tal intento si confirma que las Comunidades Europeas no satisfacen el requisito de acreditación *prima facie*.[880]

2. La constatación del beneficio debe basarse en la comparación entre las condiciones del supuesto programa de subvenciones y las condiciones comparables disponibles en el mercado comercial

5.164 Corea observa que otro tema en litigio en la presente diferencia es si existe un beneficio conferido por el Gobierno de los Estados Unidos a Boeing por medio de distintos programas gubernamentales. Corea sostiene que una decisión sobre la existencia de beneficio solamente puede adoptarse identificando un mercado comercial comparable para luego comparar las condiciones del supuesto programa de subvenciones con las condiciones de las transacciones comparables en el mercado comercial.[881] La simple formulación de una declaración concluyente según la cual un Miembro dispone de un reglamento vigente para asegurar un trato no preferencial no basta para la comparación prescrita en el párrafo 1 b) del artículo 1 y en el artículo 14 del Acuerdo SMC[882], y por consiguiente no prueba ni niega la existencia de un beneficio.[883]

---

[878] Resumen de la comunicación escrita del Japón, párrafo 16.

[879] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 1, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, párrafo 14. Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 3.

[880] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 4.

[881] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 2. *Véanse* el párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 14 del Acuerdo SMC.

[882] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 3. Aunque el artículo 14 del Acuerdo SMC aborda lo relativo al cálculo del beneficio en una investigación sobre derechos compensatorios, Corea cree que en la medida en que se trate de la constatación de un beneficio, la misma regla o una regla similar también se aplica en el contexto de una subvención recurrible.

[883] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

5.165 Corea destaca que en decisiones anteriores del Órgano de Apelación se ha confirmado que la identificación de un beneficio en el marco del párrafo 1 b) del artículo 1 y del artículo 14 exige una comparación.[884] Por consiguiente, Corea sostiene que, sin un análisis comparativo a tal efecto, sencillamente no es posible determinar si existe o no un beneficio. Por lo tanto, al abordar la cuestión del beneficio en la presente diferencia, el Grupo Especial debe asegurarse de que esa comparación se realice debidamente.[885]

3. Proporcionar infraestructura general no debe constituir una contribución financiera del gobierno

5.166 Corea afirma que las Comunidades Europeas parecen impugnar determinados programas como subvenciones, incluidos el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site, el Proyecto de ampliación I-5 y el Proyecto de ampliación SR-527, incluso si los programas están aparentemente destinados al establecimiento de infraestructura general. Por lo visto, esos programas parecen estar abiertos para todos y servir a una amplia gama de personas, empresas y comunidades. Corea cree que la comunicación de las Comunidades Europeas no muestra suficientemente que esas instalaciones y programas estén destinados a una empresa o a una rama de producción determinadas.[886]

5.167 Si bien Corea no expresa una opinión acerca de los hechos concretos de los programas del Gobierno de los Estados Unidos objeto de la presente diferencia, Corea observa que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC debería ser determinante si el Grupo Especial en efecto constata que el público en general se beneficia de estos programas. Según ese artículo, solamente el suministro de bienes y servicios "que no sean de infraestructura general" puede considerarse como una contribución financiera del gobierno. Por lo tanto, Corea cree que las Comunidades Europeas, en calidad de reclamante en la presente diferencia, deben aportar pruebas *prima facie* de que las subvenciones objeto de reclamación no son de "infraestructura general". Corea considera que no queda claro si en realidad las Comunidades Europeas han satisfecho esta obligación en su primera comunicación escrita.[887]

4. Una subvención a la exportación solamente puede constatarse cuando la concesión de la subvención está "vinculada" a exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos

5.168 Corea señala que las Comunidades Europeas también aducen que las medidas fiscales constatadas en el HB 2294 están supeditadas a los resultados de exportación y, por consiguiente, que el programa constituye una subvención prohibida a tenor del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Sobre este particular, Corea observa que el mero hecho de que Boeing exporte muchos de sus aviones no debe ser el criterio jurídico para determinar si el programa es una subvención supeditada a la exportación prohibida. Los precedentes pertinentes de los grupos especiales y del Órgano de Apelación exigen que se lleve a cabo una investigación a este respecto.[888]

5.169 Según Corea, a la luz de los precedentes debe demostrarse mediante hechos pertinentes que esa subvención no habría sido concedida al receptor de no ser por las exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos.[889] Como lo planteó en términos más concretos el Grupo Especial encargado del asunto *Canadá - Aeronaves*, "las pruebas fácticas presentadas deben demostrar que si

---

[884] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 4, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves,* párrafo 157.

[885] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 6.

[886] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 5. *Véase* por ejemplo, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 89-93. Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 7.

[887] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 8.

[888] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 9.

[889] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 6, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.332.

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".[890]

5.170 Basándose en la interpretación de informes anteriores de grupos especiales y del Órgano de Apelación, Corea opina que, para establecer que un determinado programa de los Estados Unidos está "vinculado" a los resultados de exportación, las Comunidades Europeas tienen que probar que el beneficio no habría sido concedido a Boeing si el Gobierno de los Estados Unidos hubiese sabido que del programa no se derivarían ventas de exportación.[891]

VI. REEXAMEN INTERMEDIO

A. INTRODUCCIÓN

6.1 El 15 de septiembre de 2010, el Grupo Especial presentó su informe provisional a las partes. El 27 de octubre de 2010 ambas partes presentaron por escrito peticiones de reexamen de aspectos precisos del informe provisional. El 17 de noviembre de 2010 cada una de las partes presentó observaciones sobre la petición de reexamen de la otra parte. Ninguna de las partes solicitó que el Grupo Especial celebrara una reunión de reexamen intermedio.

6.2 En el párrafo 3 del artículo 15 del ESD se dispone que entre las conclusiones del informe definitivo del grupo especial figurará un examen de los argumentos esgrimidos por las partes en la etapa intermedia de reexamen. En la presente sección del informe del Grupo Especial se lleva a cabo dicho examen. Como se desprende claramente del párrafo 3 del artículo 15, esta sección forma parte de las constataciones del Grupo Especial.

6.3 A continuación, el Grupo Especial explicará su respuesta a las cuestiones de carácter sustantivo que han planteado las partes en sus observaciones sobre el informe provisional. El Grupo Especial también ha corregido varios errores tipográficos y otros errores no sustantivos en distintos puntos del informe[892], incluidos los señalados por las partes; en esta exposición no se hará referencia específica a este tipo de errores.

6.4 A causa de los cambios derivados de nuestro reexamen, la numeración de los párrafos y notas del informe definitivo ha variado respecto de la del informe provisional. En el texto que sigue citamos los números de párrafos y de notas del informe provisional cuyo reexamen han solicitado las partes. En los casos en que hemos introducido cambios, el correspondiente número de párrafo o de nota del informe definitivo se cita (entre paréntesis) con objeto de facilitar su consulta.

6.5 A fin de facilitar la comprensión de las observaciones formuladas en el reexamen intermedio, así como de los cambios introducidos, la estructura de esta sección sigue la organización del propio informe, y las respectivas peticiones de reexamen formuladas por las partes, así como sus observaciones, se examinan consecutivamente.

---

[890] Resumen de la comunicación escrita de Corea, nota 7, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.339. Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 10.

[891] Resumen de la comunicación escrita de Corea, párrafo 11.

[892] En consecuencia, el Grupo Especial ha corregido errores de estilo y gramaticales y errores en referencias a comunicaciones y pruebas documentales. También hemos corregido discrepancias en la terminología e introducido cambios para hacer el informe más claro y preciso.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

B. SOLICITUDES DE MODIFICACIONES DEL INFORME PROVISIONAL PRESENTADAS POR LAS PARTES

1. Nota 1096

6.6 Las Comunidades Europeas[893] sostienen que la nota 1096 del informe provisional es incorrecta porque en ella se hace referencia a las Ordenanzas sobre los IRB de la ciudad de Wichita, y no al régimen fiscal B&O de Washington. Las Comunidades Europeas solicitan que el texto de la nota se sustituya por el siguiente: "*Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179 y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 430".[894]

6.7 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.8 El Grupo especial está de acuerdo con la observación de las Comunidades Europeas y ha modificado la nota 1096 del informe provisional (actualmente nota 1218) de la manera sugerida por las Comunidades Europeas.

2. Párrafo 7.147

6.9 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial modifique el párrafo 7.147 del informe provisional para reflejar que, a juicio de las Comunidades Europeas, Boeing podía de hecho reclamar simultáneamente la bonificación B&O del Estado de Washington para los impuestos sobre la propiedad, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos *y* la exención del impuesto sobre la propiedad. En particular, las Comunidades Europeas sugieren que se añada al final de la nota 1124 lo siguiente: "Las Comunidades Europeas adujeron en posteriores comunicaciones que Boeing puede, de hecho, reclamar las tres subvenciones simultáneamente, en determinadas circunstancias. Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafos 166 a 174".[895]

6.10 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. A juicio de los Estados Unidos, el Grupo Especial no debe formular de nuevo el argumento erróneo de las Comunidades Europeas según el cual Boeing puede reclamar simultáneamente la bonificación fiscal B&O de Washington para los impuestos sobre la propiedad, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad. Aducen que, de hecho, el Grupo Especial examinó y rechazó esa pretensión en los párrafos 7.139-7.159 del informe provisional.[896]

6.11 En su respuesta a la pregunta 363, las Comunidades Europeas explican su opinión de que hay dos circunstancias en las que Boeing podría reclamar la bonificación fiscal B&O de Washington para los impuestos sobre la propiedad *y* la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos *así como* la exención del impuesto sobre la propiedad. En concreto, las Comunidades Europeas sostienen, en primer lugar, que Boeing podría reclamar una exención diferente cada año, y, en segundo lugar, que Boeing podría reclamar las tres exenciones fiscales en un mismo año, si constituyera dos personas jurídicas diferentes, una con derecho a la bonificación fiscal B&O y la otra

[893] El Grupo Especial observa que en el resto de este informe se designa siempre al reclamante en esta diferencia con la expresión "Comunidades Europeas". Por ello, aunque la entidad que presentó la petición de reexamen intermedio fue la "Unión Europea", el Grupo Especial, en esta sección de reexamen intermedio, sigue refiriéndose a las "Comunidades Europeas", y no a la "Unión Europea".

[894] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 3.

[895] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 3.

[896] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 4.

con derecho a las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad. Por lo tanto, las Comunidades Europeas aducen sólo una situación en la que Boeing podría reclamar las tres exenciones simultáneamente (es decir, en un mismo año). Por consiguiente, el Grupo Especial ha añadido texto al final de la nota 1124 del informe provisional (actualmente nota 1246) con objeto de examinar esta hipótesis. El Grupo Especial también ha añadido un párrafo nuevo a continuación del párrafo 7.80 del informe provisional (actualmente párrafo 7.80) a fin de hacer más completo el resumen de los argumentos de las Comunidades Europeas.

3. Párrafos 7.163 y 7.164

6.12 Las Comunidades Europeas aducen que en los párrafos 7.163 y 7.164 del informe provisional el Grupo Especial ha atribuido a las Comunidades Europeas argumentos en relación con el significado de la expresión "posible transferencia directa de fondos" que son más amplios que los que en realidad formularon. Solicitan al Grupo Especial que modifique su resumen de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la posible transferencia directa de fondos que figura en los párrafos 7.163 y 7.164 del informe provisional. En particular, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial elimine las partes en que se da a entender que las Comunidades Europeas consideran que las siguientes situaciones son suficientes para demostrar la existencia de una posible transferencia directa de fondos: i) "cada vez que hay una posibilidad de que el gobierno transfiera fondos en el futuro"; ii) "prácticamente toda transferencia directa de fondos podría caracterizarse también, en una fecha anterior, como una posible transferencia directa de fondos"; iii) "un gobierno alude a la posibilidad de proporcionar fondos en el futuro a una rama de producción"; y iv)"la mera posibilidad de que un gobierno pueda transferir fondos". Las Comunidades Europeas recuerdan que en sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124 declararon que ha de haber un "hecho desencadenante definido" para que exista una posible transferencia de fondos.[897]

6.13 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. A juicio de los Estados Unidos, en los párrafos 7.163 y 7.164 el Grupo Especial no presentaba un resumen de los argumentos de las Comunidades Europeas. Lo que hacía era exponer su análisis de los argumentos de las partes y, en particular, las *consecuencias* de los argumentos de las Comunidades Europeas. Por ejemplo, en el párrafo 7.164 se declara: "*Si el Grupo Especial concluyera que se trata de una posible transferencia directa* se podría constatar, por ejemplo, que existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 cada vez que un gobierno hace una promesa general de proporcionar asistencia o apoyo a una rama de producción, porque una transferencia directa de fondos es uno de los medios posibles de proporcionar asistencia a una rama de producción". En opinión de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas están en realidad pidiendo al Grupo Especial que revise sus análisis y conclusiones, sin aportar una razón por la que el Grupo Especial deba hacerlo.[898]

6.14 El Grupo Especial ha modificado el párrafo 7.163 del informe provisional (actualmente párrafo 7.164) con objeto de exponer con más exactitud la opinión de las Comunidades Europeas según la cual debe haber una "serie de circunstancias definidas" que desencadene la posible transferencia de fondos. Por la misma razón, el Grupo Especial ha modificado también la tercera oración del párrafo 7.164 (actualmente párrafo 7.165). Como se explica al final del párrafo 7.164, estos cambios no alteran la opinión del Grupo Especial de que la interpretación que hacen las Comunidades Europeas del concepto de "posible transferencia de fondos" es problemática.

[897] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 4.
[898] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafos 5-7.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4. Párrafo 7.165

6.15 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada la siguiente frase al final de la última oración del párrafo 7.165 del informe provisional: "en lo que respecta a las supuestas posibles transferencias de fondos". Aducen que con esa aclaración se definirá con más claridad el alcance de las constataciones sobre la existencia de un beneficio, que figuran en la subsección que sigue al párrafo 7.165.[899]

6.16 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. A su juicio, el texto que las Comunidades Europeas proponen añadir al párrafo no refleja fielmente la constatación del Grupo Especial, debido a que éste no formuló una constatación respecto de si el párrafo 4.1 del artículo 10 del MSA otorga una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, ya sea en forma de una posible transferencia de fondos o de cualquier otra forma. Lo que el Grupo Especial hizo fue razonar que, dado que la medida no otorga un beneficio en el sentido del párrafo 2 del artículo 1, no había necesidad de determinar si otorgaba una contribución financiera. En consecuencia, la modificación del párrafo 7.165 que solicitan las Comunidades Europeas introduciría una inexactitud en la declaración del Grupo Especial.[900]

6.17 La modificación solicitada parece derivarse de la preocupación de que la declaración contenida en la última oración del párrafo 7.166 del informe provisional (actualmente párrafo 7.166), según la cual "las Comunidades Europeas no han demostrado que exista un beneficio para Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1" pueda referirse también a la constatación de la existencia de un beneficio correspondiente a las medidas que se ha constatado que constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. Por lo tanto, el Grupo Especial ha modificado el párrafo añadiendo "... en lo que respecta a la supuesta posible transferencia directa de fondos". En relación con la preocupación de los Estados Unidos respecto de la modificación solicitada, el uso del término "supuesta" asegura que la modificación sea compatible con la decisión del Grupo Especial de no llegar a una conclusión respecto de si existe una posible transferencia directa de fondos.

5. Párrafo 7.288

6.18 Tanto las Comunidades Europeas como los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial suprima la alusión a "Spirit" en la segunda oración del párrafo 7.288 del informe provisional y la sustituya por "fabricantes de componentes del Estado de Washington".[901] Además, las Comunidades Europeas señalan que la cifra que figura al final de la última oración del párrafo debería ser 6,8 millones de dólares, y no 8,6 millones de dólares.[902] Los Estados Unidos no formulan ninguna observación a este respecto.

6.19 El Grupo Especial está de acuerdo con las partes y en la segunda oración del párrafo 7.288 (actualmente párrafo 7.289) ha sustituido la palabra "Spirit" por "fabricantes de componentes del Estado de Washington". El Grupo Especial también ha corregido el error tipográfico de la última oración, cambiando la cifra 8,6 millones de dólares por 6,8 millones de dólares.

---

[899] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 4.

[900] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 8.

[901] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 4; y petición de reexamen intermedio de los Estados Unidos, párrafo 3.

[902] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 4.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6. Párrafo 7.291

6.20 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial aclare que su examen del beneficio en el párrafo 7.291 del informe provisional se circunscribe al contexto de la transferencia y no se aplica con carácter general a la evaluación de la *cuantía* de un beneficio otorgado por una contribución financiera. En concreto, las Comunidades Europeas solicitan que se modifique la cuarta oración de la siguiente forma: "El beneficio de una subvención, en el sentido en que se utiliza este término en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, no se puede aumentar por encima del 100 por ciento al pasar del receptor de la contribución financiera a otra entidad."[903]

6.21 Las Comunidades Europeas también sugieren que se introduzcan modificaciones en las oraciones quinta, sexta y séptima del párrafo. A su juicio, si no se modifican, podría interpretarse erróneamente que se refieren al cálculo de la *cuantía* del beneficio para el receptor inicial de la subvención, y no a la transferencia a otra entidad. Las Comunidades Europeas solicitan que se modifiquen las oraciones para aclarar que la constatación se refiere a la necesidad de distinguir entre el valor de los efectos subsiguientes en el comercio que puedan derivarse de una subvención y el valor del beneficio como tal. En particular, las Comunidades Europeas sugieren los siguientes cambios:

> En el contexto del Acuerdo SMC el beneficio de una subvención ~~es la cuantía en que~~ queda establecido cuando las condiciones de la contribución financiera son más favorables que las que hubieran podido obtenerse en el mercado. ~~Se trata de un cálculo único realiz~~ado. Esta determinación se efectúa en primera instancia por referencia al receptor de la contribución financiera. El beneficio ~~en el momento en que se efectúa la contribución financiera~~ no aumenta con los efectos subsiguientes en el comercio que puedan derivarse de la contribución financiera, tales como cualquier otro cambio de precio que pueda tener lugar cuando una pieza subvencionada se introduce en los canales comerciales.[904]

6.22 Los Estados Unidos no formulan observaciones sobre la modificación de la cuarta oración del párrafo 7.291 propuesta por las Comunidades Europeas. Sin embargo, se oponen a la modificación de las oraciones quinta, sexta y séptima. Su oposición se debe a que en la propuesta de las Comunidades Europeas se introduce el concepto enteramente nuevo de "efectos subsiguientes en el comercio". Por otro lado, la modificación no aclara la afirmación del Grupo Especial, que ya es absolutamente clara, a saber: que no puede haber ningún beneficio "adicional" por encima de la cuantía calculada, sobre la base de un cálculo único, en el momento en que se efectúa la contribución financiera.[905]

6.23 Aunque el Grupo Especial opina que no existen circunstancias en las que el beneficio de una subvención pueda aumentar de modo que supere el que existe en el momento en el que se efectúa la contribución financiera, ha modificado la cuarta oración del párrafo 7.291 del informe provisional (actualmente párrafo 7.292) para aclarar el contexto del análisis. El Grupo Especial también ha aclarado la segunda oración del párrafo añadiendo "beneficio de la" antes de la palabra "subvención". En relación con las modificaciones propuestas para las oraciones quinta, sexta y séptima, el Grupo Especial opina que el examen de la cuantía del beneficio es pertinente desde el punto de vista del análisis de la transferencia, porque la cuantía del beneficio de la subvención es el límite superior de la cuantía de toda transferencia del beneficio que pueda tener lugar. El Grupo Especial ha introducido cambios para aclarar su análisis en las oraciones quinta a séptima del párrafo 7.291 del informe provisional (actualmente párrafo 7.292). Por motivos de claridad, el Grupo Especial también ha introducido modificaciones en la décima oración del párrafo.

---

[903] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 5.
[904] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 5.
[905] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 9.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7. Párrafo 7.296

6.24 Según las Comunidades Europeas, el párrafo 7.296 del informe provisional da a entender que los Estados Unidos presentaron un ejemplo específico que el Profesor Asker podría haber examinado y refutado, aunque no lo hizo. Solicitan que se modifique el párrafo para aclarar que el Profesor Asker no tuvo ocasión de responder a ese ejemplo específico de los Estados Unidos. En concreto, las Comunidades Europeas sugieren que la décima oración del párrafo se modifique de la siguiente forma: "... no ~~examina~~ previó la hipótesis planteada por los Estados Unidos en su última serie de observaciones".[906]

6.25 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Aducen que no hay fundamento para llegar a una conclusión sobre si el Profesor Asker previó o no la hipótesis presentada por los Estados Unidos. Por otro lado, la hipótesis a la que se refiere el Grupo Especial en el párrafo 7.296 fue presentada por los Estados Unidos para demostrar una deficiencia del modelo del Profesor Asker. Es precisamente porque en ese modelo no se examina ni se prevé esa hipótesis por lo que los Estados Unidos consideran que no es fiable. Este hecho es cierto con independencia del momento en que los Estados Unidos hayan puesto de relieve la deficiencia del modelo.[907]

6.26 El Grupo Especial ha modificado el texto de la novena oración del párrafo 7.296 del informe provisional (actualmente párrafo 7.297) para evitar la impresión de que los Estados Unidos presentaron un ejemplo específico y que el Profesor Asker lo examinó e hizo caso omiso de él.

8. Párrafo 7.540

6.27 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que corrija determinados errores de hecho en el párrafo 7.540 del informe provisional. En primer lugar, aducen que, en la quinta oración, sólo puede decirse de la tasa pagada por Boeing por 100 pies cúbicos de agua consumida en 2006 que es "claramente superior" a la tasa mencionada en el MSA. Sugiere, por lo tanto, que en esa oración se sustituya la mención "2004, 2005 y 2006 fueron" por "2006 fue". Las Comunidades Europeas observan que el Grupo Especial hace referencia a la tasa de 0,65 dólares por 1.000 galones por los servicios de agua que figura en el apéndice C-1 del MSA, la cual, según el cálculo efectuado previamente por las Comunidades Europeas equivalía a 0,486 dólares por 100 pies cúbicos. Las Comunidades Europeas recuerdan que la ciudad de Everett tiene una estructura tarifaria estratificada para el consumo de agua, con arreglo a la cual a los niveles de consumo inferiores se les aplican tasas marginales superiores; y que las tasas de la ciudad de Everett para el agua varían también conforme al uso (es decir, según se trate de uso comercial, industrial, de regadío, o de protección contra incendios). En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que la comparación de la tasa de consumo de agua aplicada a Boeing que se deriva de la información presentada en las filas de "totales" de la Prueba documental 154 presentada por las Comunidades Europeas, con la tasa a la que se hace referencia en el apéndice C-1 del MSA (que corresponde al consumo de agua para uso industrial de Boeing) no es exacta. Para ser exacta, la comparación debería estar basada, en realidad, en una tasa derivada de las filas de la Prueba documental 154 presentada por las Comunidades Europeas correspondientes a la línea de abastecimiento medido de agua para uso industrial de 10 pulgadas de W Casino Road, que constituye el grueso del consumo de agua de Boeing. Según lo indicado en esa fila, consumió 187.498 centenas de pies cúbicos y pagó 91.825,48 dólares en 2004, lo que arroja una tasa media de 0,490 dólares por 100 pies cúbicos; consumió 178.445 centenas de pies cúbicos y pagó 87.437,15 dólares en 2005, con una tasa media de 0,490 dólares por 100 pies cúbicos; y consumió 55.685 centenas de pies cúbicos y pagó 28.740,35 dólares en 2006, con una tasa media de 0,516 dólares por 100 pies cúbicos. Por lo tanto, las

[906] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 5.
[907] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 10.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Comunidades Europeas sostienen que sólo de la tasa media correspondiente al consumo de agua para uso industrial de 2006 (a saber, 0,516 dólares por 100 pies cúbicos) puede decirse que es "claramente superior" a la tasa derivada del MSA (esto es, 0,486 dólares por 100 pies cúbicos). Esto también concuerda con la última página de la Prueba documental 154 presentada por las Comunidades Europeas, en la que el Director de Finanzas de los Servicios Públicos de la ciudad de Everett explica, en relación con las tasas del agua, que "2006 es el primer *año* de un aumento de tasas de tres años".[908]

6.28 En segundo lugar, las Comunidades Europeas sugieren que, en la última oración del párrafo 7.540, la referencia al "servicio de filtración de agua y alcantarillado" se sustituya por "servicio de alcantarillado" sin más, ya que la tasa por la filtración de agua no forma parte de la tasa de 3,127 dólares por 100 pies cúbicos mencionada en el apéndice C-2 del MSA respecto de la cual el Grupo Especial establece la comparación. En el apéndice C.2 sólo se menciona la tasa por el servicio de alcantarillado.[909]

6.29 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.30 El Grupo Especial admite que el cálculo de la tasa pagada por Boeing por el servicio de agua que proponen las Comunidades Europeas en sus observaciones en el marco del reexamen intermedio es más exacto que el efectuado por el Grupo Especial en el párrafo 7.540 del informe provisional (actualmente párrafo 7.541), y que, con arreglo a ese cálculo más exacto, es sólo en 2006 cuando la tasa pagada por Boeing por 100 pies cúbicos de agua fue claramente superior a la tasa mencionada en el MSA. Por lo tanto, el Grupo Especial ha corregido la quinta oración del párrafo 7.540 del informe provisional (actualmente párrafo 7.541) suprimiendo la mención a 2004 y 2005. El Grupo Especial también conviene con las Comunidades Europeas en que, dado que en el apéndice C-2 del MSA sólo se hace referencia al servicio de alcantarillado, la última oración del párrafo 7.540 del informe provisional (actualmente párrafo 7.541) debe modificarse suprimiendo la referencia al servicio de filtración de agua. El Grupo Especial observa que estas correcciones del párrafo 7.540 del informe provisional (actualmente párrafo 7.541) no afectan a la afirmación principal que se formula en este párrafo, a saber, que "las pruebas que {el Grupo Especial} tiene ante sí revelan que las tasas cobradas a Boeing por la ciudad de Everett y el condado de Snohomish por el uso de determinados servicios públicos se han incrementado efectivamente desde 2003".

9. Párrafos 7.751 y 7.778

6.31 Con respecto al párrafo 7.751 del informe provisional (actualmente párrafo 7.752), las Comunidades Europeas aducen que, en su análisis de la especificidad, el Grupo Especial no concluye su análisis sobre la "utilización predominante" del programa de subvenciones por determinadas empresas, sino que declara que "no es necesario que dupliquemos la comparación" que estableció el Grupo Especial en la sección dedicada a la "cantidad desproporcionadamente elevada". Las Comunidades Europeas sostienen que en ningún momento el Grupo Especial declara opinar que la "utilización predominante" es un factor en el que se apoye la constatación de la especificidad *de facto*. Lejos de ello, en el párrafo 7.778 del informe provisional (actualmente párrafo 7.779) el Grupo Especial parece basar su conclusión exclusivamente en el factor de la "cantidad desproporcionadamente elevada". Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial formule una constatación respecto de si los IRB de Wichita son específicos, habida cuenta de la "utilización predominante" del programa de subvenciones por determinadas empresas.[910]

[908] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 7.
[909] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 7.
[910] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 8.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6.32 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Observan que el Grupo Especial constató que la medida en litigio era específica *de facto* con el fundamento de que se había emitido para Boeing una cantidad desproporcionadamente elevada de IRB. Según los Estados Unidos, la aplicación del principio de economía procesal está dentro de las facultades del Grupo Especial, siempre que se formulen todas las constataciones necesarias para resolver la diferencia. Dado que el Grupo Especial llegó a una conclusión respecto de si la medida en litigio era específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC, era apropiado que se abstuviera de pronunciarse respecto de si esa misma medida era también específica *de facto* debido a una razón adicional, a saber, la "utilización predominante" del programa de subvenciones por determinadas empresas.[911]

6.33 El Grupo Especial se abstiene de modificar su informe provisional formulando una conclusión respecto de si la "utilización predominante" del programa de subvenciones por determinadas empresas justifica una constatación de especificidad *de facto*. El Grupo Especial ha concluido que las reducciones de impuestos otorgadas en virtud del programa IRB de Wichita son específicas *de facto* por el hecho de que se otorgaron en cantidades desproporcionadamente elevadas a Boeing y Spirit. Esta conclusión es suficiente para resolver la cuestión de si las reducciones de impuestos son específicas. Por lo tanto, el Grupo Especial está facultado para abstenerse de llegar a una conclusión en relación con el factor de la "utilización predominante". Las Comunidades Europeas no han esgrimido una razón convincente por la que sea necesario que el Grupo Especial formule la constatación adicional que solicitan.

10. Párrafo 7.768

6.34 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada la frase "(es decir, después de haber adquirido las operaciones de Boeing relacionadas con LCA situadas en Wichita)" a continuación de la segunda aparición de la palabra "Spirit" en la primera oración del párrafo 7.768. Según las Comunidades Europeas, de esta forma se aclarará por qué es apropiado comparar la cuota del empleo que correspondió a Spirit en 2006 con la cuota de los IRB que correspondió a Boeing y Spirit, conjuntamente, entre 1979 y 2005.[912]

6.35 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.36 El Grupo Especial ha añadido la oración "(es decir, después de haber adquirido las operaciones de Boeing relacionadas con LCA situadas en Wichita)" a continuación de la segunda aparición de la palabra "Spirit" en la primera oración del párrafo 7.768 del informe provisional (actualmente párrafo 7.769).

11. Párrafo 7.841

6.37 En relación con el párrafo 7.841 del informe provisional, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial formule una constatación respecto de si los bonos KDFA son específicos en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[913]

6.38 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Según los Estados Unidos, el Grupo Especial actuó en el marco de sus facultades discrecionales al abstenerse de formular una constatación respecto de si los bonos KDFA eran específicos. Esa constatación no era

[911] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafos 11 y 12.
[912] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 8 y 9.
[913] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 9.

necesaria para resolver la diferencia. Además, las Comunidades Europeas no han fundamentado su solicitud.[914]

6.39 El Grupo Especial se abstiene de modificar su informe provisional formulando una constatación respecto de si los bonos KDFA son específicos en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC. Como se explicó en el párrafo 7.841 del informe provisional (actualmente párrafo 7.842), el Grupo Especial constata que no hay subvención para Boeing y, por lo tanto, no considera necesario resolver la cuestión de la especificidad. Las Comunidades Europeas no aportan ningún razonamiento para explicar por qué el Grupo Especial debe formular una constatación respecto de la especificidad en relación con los bonos KDFA.

12. Párrafo 7.848 y nota 2145

6.40 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que sustituya la última oración del párrafo 7.848 del informe provisional por la siguiente: "En particular, las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos no han aportado versiones completas de todos los documentos que constituyen la serie completa de los acuerdos de suministro a largo plazo. Como no se dispone de versiones completas de todos esos documentos, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que infiera las conclusiones necesarias sobre esta cuestión." Solicitan que, con objeto de indicar la fuente de esta descripción ampliada, el Grupo Especial agregue a la nota 2145 lo siguiente: "Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 252, párrafos 364 y 365; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 255".[915]

6.41 Los Estados Unidos no se oponen a la modificación de la nota 2145 propuesta. Sin embargo, se oponen a la modificación del párrafo 7.848 propuesta por las Comunidades Europeas por ser innecesaria. A juicio de los Estados Unidos, en el párrafo ya están reflejados los argumentos de las Comunidades Europeas sobre los contratos de compra en versión expurgada y se explica el análisis que hacen las Comunidades Europeas de la información públicamente disponible, en el que se apoyan sus argumentos sobre la "transferencia". Además, en el párrafo 7.882 (actualmente párrafo 7.883) el Grupo Especial examina y rechaza los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la falta de acceso a versiones no expurgadas de los contratos de compra.[916]

6.42 En el párrafo 7.848 del informe provisional (actualmente párrafo 7.849) el Grupo Especial resume los argumentos de las Comunidades Europeas. Las adiciones que las Comunidades Europeas solicitan introducir en el párrafo figuran en las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 252 y 255. Por consiguiente, el Grupo Especial ha modificado el resumen de los argumentos de la manera propuesta por las Comunidades Europeas. El Grupo Especial también ha introducido las adiciones a la nota 2145 (actualmente nota 2268) sugeridas por las Comunidades Europeas.

13. Párrafo 7.882

6.43 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada, al final de la primera oración del párrafo 7.882 del informe provisional, lo siguiente: "..., pero recordamos también que esos documentos se aportaron con numerosas omisiones" (con la correspondiente nota en la que se indique: "Véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados

---

[914] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 13.

[915] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 9.

[916] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 14.

Unidos a la pregunta 252, párrafo 364."). Del mismo modo, las Comunidades Europeas solicitan que la segunda oración del párrafo se modifique de la siguiente manera: "Nuestro examen de las partes no expurgadas de esos documentos".[917]

6.44 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que la modificación propuesta por las Comunidades Europeas es innecesaria porque el Grupo Especial examinó y rechazó el argumento de las Comunidades Europeas relativo a las versiones no expurgadas de los contratos de compra.[918]

6.45 Las Comunidades Europeas solicitan que se modifique el párrafo 7.882 del informe provisional (actualmente párrafo 7.883) para poner de relieve que los documentos a los que se hace referencia en el párrafo consisten en versiones expurgadas. Para satisfacer esta solicitud, el Grupo Especial ha modificado la primera oración del párrafo de la siguiente forma: "... recordamos nuestro análisis de los documentos obrantes en el expediente, elaborados en el momento de la venta o en fecha próxima a ese momento, y aportados por los Estados Unidos en versiones expurgadas". El Grupo Especial ha añadido la correspondiente nota solicitada por las Comunidades Europeas.

14. Párrafo 7.944 y nota 2286

6.46 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial modifique la segunda oración del párrafo 7.944 del informe provisional para aclarar que los argumentos de las Comunidades Europeas en que se aduce que la NASA "permit{e} {a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos} que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos objeto de derechos exclusivos limitados ("LERD"), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno" estaban recogidos tanto en su impugnación de los programas de investigación y desarrollo de la NASA (como el Grupo Especial reconoce, por ejemplo, en el párrafo 7.1013), como en la impugnación, independiente de la anterior, relativa a "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD". Las Comunidades Europeas sugieren que esa aclaración puede efectuarse introduciendo los siguientes cambios en la segunda oración: "... las Comunidades Europeas abordan estas medidas principalmente en las secciones de sus comunicaciones relativas a "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD", pero también en su análisis del carácter de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA".[919]

6.47 Además, las Comunidades Europeas sostienen que en la nota 2286 debe hacerse referencia a la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 215 b), en la que las Comunidades Europeas abordaron esta cuestión, y no a la respuesta a la pregunta 215 a).[920]

6.48 Los Estados Unidos comparten la interpretación del Grupo Especial de que las Comunidades Europeas abordaron las políticas de propiedad intelectual de la NASA en las secciones de sus comunicaciones relativas a "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD" y, por lo tanto, sugieren que el Grupo Especial no introduzca el cambio propuesto por las Comunidades Europeas. Sostienen que, si el Grupo Especial decide que es apropiado hacer referencia, en el contexto de la alegación relativa a la investigación y desarrollo de la NASA, al examen que hacen las Comunidades Europeas de las políticas de propiedad intelectual de la NASA, esa referencia debe reflejar el carácter de dicho examen introduciendo, en lugar del texto

[917] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 9.
[918] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 15.
[919] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 9 y 10.
[920] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 10.

propuesto por las Comunidades Europeas, el siguiente cambio "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD", y también se refieren a ellas en su examen de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA".[921]

6.49 El Grupo Especial ha modificado el texto de la segunda oración del párrafo 7.944 del informe provisional (actualmente párrafo 7.946) introduciendo la palabra "principalmente" antes de "en las secciones de sus comunicaciones". Dado que el Grupo Especial considera que esta cuestión se aborda tanto en el apartado a) como en el apartado b) de la pregunta 25, hemos modificado la nota 2286 (actualmente nota 2412) sustituyendo "215 a)" por "215".

15. Párrafo 7.982

6.50 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial modifique la tercera oración del párrafo 7.982 del informe provisional de la siguiente forma: "Los contratos y acuerdos se clasifican principalmente en dos categorías distintas: i) 'contratos de compra' y ii) contratos en el marco de la Ley del Espacio". Las Comunidades Europeas formulan esta petición teniendo en cuenta que en la presente diferencia hay un pequeño número de instrumentos de la NASA distintos de los "contratos de compra" y los contratos en el marco de la Ley del Espacio que están en litigio en esta diferencia, como se desprende claramente de la Prueba documental 1245 presentada por los Estados Unidos, en la que se hace referencia al menos a dos acuerdos de cooperación y dos pedidos de compra; así como del párrafo 4.73 del informe provisional, donde se indica que los Estados Unidos explicaron en la primera reunión del Grupo Especial que la NASA suscribe acuerdos de cooperación, acuerdos sobre inversión en tecnología y otras transacciones. Las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial añada una nota al final de la tercera oración en la que se haga referencia a la Prueba documental 1245 presentada por los Estados Unidos y al párrafo 4.73 del informe provisional, con objeto de hacer notar que también está en litigio en esta diferencia un pequeño número de otros instrumentos de la NASA, tales como acuerdos de cooperación, pedidos de compra, acuerdos sobre inversión en tecnología y otras transacciones.[922]

6.51 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Aducen que decir que los contratos y acuerdos abarcados por la impugnación de las Comunidades Europeas se clasifican "principalmente" en las categorías de contratos de compra y acuerdos en el marco de Ley del Espacio daría a entender que se trata de una lista abierta que podría englobar instrumentos que no están en litigio en este asunto. (Como demuestra la Prueba documental 1245 presentada por los Estados Unidos, en el marco de los programas impugnados no hay ningún acuerdo sobre inversión en tecnología ni otros acuerdos entre la NASA y Boeing.) Si el Grupo Especial considera apropiado ajustar el texto de este párrafo para reflejar los dos acuerdos de cooperación suscritos en el marco de los programas impugnados, debe ampliar su lista para indicar específicamente esa categoría de acuerdos: "Los contratos y acuerdos se clasifican en tres categorías distintas: i) 'contratos de compra'; ii) contratos en el marco de la Ley del Espacio; y iii) acuerdos de cooperación."[923]

6.52 El Grupo Especial ha modificado el párrafo 7.982 del informe provisional (actualmente párrafo 7.945) y ha añadido una nota, con objeto de reflejar que la NASA tenía un número reducido de acuerdos de cooperación con Boeing.

---

[921] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo16.

[922] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 10.

[923] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 17.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

16. Párrafo 7.1038

6.53 Aunque el Grupo Especial considera que "no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia" con objeto de establecer que se había otorgado un "beneficio" en virtud de las transacciones de la NASA, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial señale que, de hecho, aportaron pruebas que servían de referencia. Sugieren que el Grupo Especial podría hacerlo añadiendo una nota al final de la quinta oración del párrafo, en la que se indique lo siguiente: "Aunque no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia, de hecho aportaron tales pruebas al Grupo Especial (por ejemplo, la declaración de Regina Dieu (Comunidades Europeas - Prueba documental 1178)). Véase el párrafo 7.1029 del presente informe".[924]

6.54 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que en el informe provisional ya se reflejan íntegramente el argumento y las pruebas presentados por las Comunidades Europeas, incluida una referencia a la declaración de Regina Dieu en el párrafo 7.1029. Dado que esas pruebas no tuvieron incidencia alguna en las constataciones del Grupo Especial, los Estados Unidos no consideran que sea necesario ni apropiado hacer una referencia más a la Sra. Dieu como solicitan las Comunidades Europeas. Además, el texto que en concreto proponen las Comunidades Europeas daría a entender que el Grupo Especial ha constatado que las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas constituían un "punto de referencia". Los Estados Unidos sostienen que el Grupo Especial no ha formulado esa constatación.[925]

6.55 El Grupo Especial considera que el cambio del párrafo 7.1038 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1039) propuesto por las Comunidades Europeas es innecesario. Los argumentos de las Comunidades Europeas en relación con la declaración de Regina Dieu ya están reflejados en el párrafo 7.1029 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1030).

17. Párrafo 7.1078

6.56 Las Comunidades Europeas sostienen que la Prueba documental 1440 presentada por las CE no respalda la conclusión que figura en la penúltima oración del párrafo 7.1078 del informe provisional, conforme a la cual "es evidente que, durante el período 1989-2006, correspondió a esos cuatro centros más del 99 por ciento de los 'recursos para investigación y tecnología aeronáuticas'". En primer lugar, la prueba se refiere sólo al período 1989-2000 y, en segundo lugar, esa Prueba documental demuestra que en el período 1989-2000 correspondió a esos cuatro centros (es decir, Langley, Glenn (anteriormente Lewis), Ames, y Dryden) sólo el 95,3 por ciento de los recursos de investigación y desarrollo aeronáuticos. Por lo tanto, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial revise la penúltima oración, de modo que la conclusión extraída sea la siguiente: "es evidente que, durante el período 1989-2000, correspondió a esos cuatro centros el 95,3 por ciento de los 'recursos para investigación y tecnología aeronáuticas'". Las Comunidades Europeas solicitan también que el Grupo Especial suprima la última oración de este párrafo, habida cuenta de este resultado.[926]

6.57 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que en el párrafo 7.1078 del informe provisional, según está redactado, el Grupo Especial compara debidamente la cuantía de la financiación para la investigación que se lleva a cabo en los centros de investigación aeronáutica de la NASA (a saber, Langley, Glenn, Ames y Dryden) con la financiación para la investigación que tiene lugar en sus centros de investigación no aeronáutica. En el cálculo

[924] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 11.
[925] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 18.
[926] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 11 y 12.

revisado que proponen las Comunidades Europeas se considera que los gastos del presupuesto de investigación y tecnología atribuibles a la sede central de la NASA corresponden a la investigación realizada por los centros de investigación no aeronáutica. La sede central de la NASA no es un centro de investigación y, por lo tanto, los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial excluyó acertadamente ese elemento del presupuesto de la NASA del cálculo que efectuó en este contexto. Con todo, los Estados Unidos observan que el 95,3 por ciento del presupuesto de aeronáutica de la NASA sigue siendo "prácticamente todos" sus gastos.[927]

6.58 El Grupo Especial deniega la solicitud de las Comunidades Europeas. En primer lugar, aunque es cierto que la Prueba documental 1440 presentada por las CE sólo abarca el período comprendido entre los ejercicios fiscales de 1991 y 2000, el carácter de la información que se expone en dicha Prueba documental justifica una conclusión general sobre la cuota de la investigación y desarrollo aeronáuticos que correspondió a los cuatro centros en el período 1989-2006. En segundo lugar, como explican los Estados Unidos en sus observaciones sobre esta solicitud, el Grupo Especial comparó la cuantía de la financiación para investigación en los centros de investigación aeronáutica de la NASA con la financiación para investigación en sus otros centros de investigación no aeronáutica. En el cálculo revisado que proponen las Comunidades Europeas se considera que los gastos del presupuesto para recursos de investigación y tecnología atribuibles a la sede central de la NASA corresponden a la investigación realizada por los centros de investigación no aeronáutica. Sin embargo, ese enfoque parece partir del supuesto de que la sede central de la NASA es un centro de investigación, cuando no lo es. En consecuencia, el Grupo Especial ha mantenido sin cambios la última oración del párrafo 7.1078 del informe provisional (que esa ahora el párrafo 7.1079).

18. Párrafos 7.1079 y 7.1076

6.59 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial suprima por entero el párrafo 7.1079 del informe provisional y modifique el comienzo del párrafo 7.1076 de modo que diga: "Las Comunidades Europeas formulan dos argumentos para contestar a ...". Las Comunidades Europeas formulan esta solicitud porque el argumento al que se refiere el Grupo Especial en el párrafo 7.1079 no es una respuesta a la afirmación formulada por los Estados Unidos de que todos los contratos relacionados con la impugnación de las Comunidades Europeas han de haber sido adjudicados por los cuatro centros de la NASA en cuestión, y porque lo que las Comunidades Europeas pretendían con ese argumento tampoco era probar que "los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos de Boeing con la NASA representen menos del 3,5 por ciento de todos los contratos de Boeing con la NASA". Más bien, las Comunidades Europeas simplemente respondían a un argumento distinto esgrimido por los Estados Unidos en el párrafo 218 de su respuesta a la pregunta 188, en el que sugerían que el hecho de que el 96,5 por ciento de los contratos de Boeing con la NASA esté relacionado con actividades no aeronáuticas prueba que los contratos de aeronáutica de Boeing con la NASA tenían un valor de 1.050 millones de dólares EE.UU. Al igual que el Grupo Especial, las Comunidades Europeas no consideraban pertinente ese argumento de los Estados Unidos.[928]

6.60 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.61 El Grupo Especial ha modificado el párrafo 7.1076 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1077) en la forma solicitada por las Comunidades Europeas, y ha suprimido el párrafo 7.1079 del informe provisional. Aunque las Comunidades Europeas presentaron el argumento que figura en el párrafo 7.1079 del informe provisional en un párrafo que formaba parte de sus

[927] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 19.

[928] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 12.

observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 339, en una nota a dicho párrafo se aclara que lo afirmado en ese párrafo específico se refería en realidad a un argumento formulado por los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 188. Por lo tanto, el Grupo Especial está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el argumento expuesto en el párrafo 7.1079 no guarda relación con los argumentos formulados por los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 339.

19. Nota 2500

6.62 Los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial modifique la nota 2500 añadiendo la siguiente oración: "Las Comunidades Europeas no impugnan el suministro de bienes y servicios en virtud de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio en la medida en que Boeing pague en efectivo dichos bienes y servicios."[929]

6.63 Las Comunidades Europeas no formulan ninguna observación sobre la solicitud de los Estados Unidos.

6.64 El Grupo Especial ha modificado la nota 2500 del informe provisional (actualmente nota 2624) conforme a lo solicitado por los Estados Unidos. El Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas han aclarado -por ejemplo, en el párrafo 237 de su respuesta a la pregunta 158- que "{e}n lo que respecta a los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio relacionados con LCA, las Comunidades Europeas sólo impugnan los casos en que la NASA proporciona bienes y servicios en virtud de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio no reembolsables y parcialmente reembolsables, a cambio de una supuesta remuneración 'en especie'".

20. Párrafo 7.1099

6.65 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial cambie la cifra "14 por ciento" por "14,1 por ciento" en la penúltima oración del párrafo 7.1099 del informe provisional, y que cambie la cifra "1.550 millones de dólares" por "1.590 millones de dólares" en la última oración. Solicitan también al Grupo Especial que introduzca esas modificaciones en todo su informe, siempre que aparezcan las cifras "14 por ciento" y "1.550 millones de dólares". Recuerdan que, conforme al análisis efectuado por el Grupo Especial en los párrafos precedentes, las cuantías totales que han de asignarse a Boeing son: i) 7.446 millones de dólares en virtud de los presupuestos de los programas relacionados con los contratos de investigación aeronáutica; ii) 4.789 millones de dólares en virtud de los presupuestos de los programas no relacionados con pagos a contratistas; y iii) 6.469 millones de dólares en virtud de los presupuestos de ayuda institucional. En relación con el punto i), los Estados Unidos sugirieron que se asignaran a Boeing 775 millones de dólares, lo que representa un 10,4 por ciento (775/7.446 = 0,104). Sin embargo, el Grupo Especial determinó que debían asignarse a Boeing 1.050 millones de dólares, lo que representa un 14,1 por ciento (1.050/7.446 = 0,141). A continuación, en relación con los puntos ii) y iii), el Grupo Especial decidió aplicar el mismo porcentaje que se había determinado para el punto i). Este cálculo arroja un resultado de 1.590 millones de dólares ((4.789 + 6.469) x 0,141 = 1.587).[930]

6.66 Las Comunidades Europeas observan que, incluso si el Grupo Especial decide no sustituir "14 por ciento" por "14,1 por ciento" en la penúltima oración, debe sustituir "1.550 millones de dólares" por "1.580 millones de dólares" en la última, porque (4.789 + 6.469) x 0,140 = 1.576. Si el Grupo Especial escoge este enfoque, las Comunidades Europeas solicitan que introduzca esta modificación en todo su informe, siempre que aparezca la cifra "1.550 millones de dólares".[931]

---

[929] Petición de reexamen intermedio de los Estados Unidos, párrafo 5.
[930] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 13.
[931] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 13.

6.67 Los Estados Unidos indican que no tienen ninguna observación que formular sobre esta solicitud. No obstante, "recuerdan que el cálculo del Grupo Especial es una estimación, por lo que los errores de redondeo y las pequeñas diferencias respecto del monto total son muy pertinentes".[932]

6.68 El Grupo Especial deniega las solicitudes formuladas por las Comunidades Europeas en relación con el párrafo 7.1099 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1099). Los cálculos y cifras en cuestión obedecen a la voluntad del Grupo Especial de evitar una precisión falsa y artificial en su estimación de esta subvención en particular. La cifra del "14 por ciento" constituye un redondeo a la baja del 14,1 por ciento al punto porcentual más próximo. La cifra de "1.550 millones de dólares" resulta del hecho de que las cifras que el Grupo Especial empleó para llegar a la estimación de esta subvención en particular fueron el 14 por ciento de 4.700 millones de dólares + 6.400 millones de dólares, en lugar de 4.789 millones de dólares + 6.469 millones de dólares. La cifra resultante (1.554 millones de dólares) se redondeó posteriormente a la baja a "1.550 millones de dólares". El Grupo Especial recuerda el pronunciamiento del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, citado varias veces en este informe, conforme al cual, en un asunto referente a alegaciones de perjuicio grave, "no es necesaria una cuantificación precisa y definitiva de la subvención".

21. Párrafo 7.1100

6.69 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial modifique el párrafo 7.1100 del informe provisional añadiendo una remisión al párrafo 7.1771, en el que el Grupo Especial expone su interpretación de las limitaciones significativas que la NASA imponía a la difusión pública. En concreto, las Comunidades Europeas sugieren que se añada la siguiente oración a continuación de la segunda oración del párrafo 7.1100: "Dicho esto, el Grupo Especial también ha constatado que esa difusión pública estuvo sujeta a limitaciones significativas". A continuación vendría una nota con una remisión al párrafo 7.1771.[933]

6.70 Además, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial recuerde que, en la medida en que la información difundida públicamente goce de protección por patente, Boeing tiene el derecho exclusivo (supeditado a los derechos limitados de que goza el Gobierno) de usar esa tecnología patentada durante, aproximadamente 17 a 20 años. Aunque los competidores puedan tener conocimiento de la tecnología patentada gracias a la divulgación de la patente y cualquier informe conexo, la legislación nacional en materia de patentes les prohíbe usar esa tecnología, y, si infringen la patente, estarán obligados a pagar una indemnización y/o a respetar la patente por mandamiento judicial. Así pues, en el caso de la tecnología patentada, la divulgación no implica que Boeing haya entregado algo de valor a cambio de los fondos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados. Por esta razón, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada la frase "en la medida en que esa difusión pública no afecte a tecnología que haya sido patentada" en la segunda oración del párrafo 7.1100, antes de la frase "y que esto representa"; también debería suprimirse la palabra "que" en la frase "que esto representa".[934]

6.71 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que lo que el Grupo Especial quiere decir en este párrafo es, al parecer, que los informes técnicos sobre cada uno de los proyectos de investigación y desarrollo elaborados por Boeing en el marco de los programas de la NASA se difundieron públicamente y que el Grupo Especial no formulaba ninguna constatación fáctica en el sentido de que la difusión pública de la NASA estuviera sujeta a limitaciones "significativas". Ningún retraso en la difusión de un subconjunto de informes al que

[932] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 20.
[933] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 13.
[934] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 13.

traten de referirse las Comunidades Europeas es pertinente en este contexto. Los Estados Unidos observan también que el Grupo Especial no formuló ninguna constatación con respecto a la existencia de un nexo entre tecnologías tratadas en un determinado informe, por un lado, y una determinada patente, por otro; y, en cualquier caso, la existencia de una patente de alguna de las invenciones que puedan haberse tratado en los informes distribuidos no guarda relación con la constatación que formula el Grupo Especial en este párrafo, a saber, que la difusión de los datos y resultados que figuraban en esos informes constituye algo de valor entregado a cambio de lo que se recibe.[935]

6.72 El Grupo Especial deniega la solicitud de las Comunidades Europeas de que se introduzcan cambios en determinadas declaraciones del párrafo 7.1100 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1100). El Grupo Especial entiende que las Comunidades Europeas proponen esos cambios porque disienten de la opinión, que expresa el Grupo Especial en el párrafo 7.1100, de que las transacciones en litigio no pueden ser consideradas donaciones porque Boeing ha entregado algo de valor. El Grupo Especial observa que el párrafo 7.1100 forma parte de una sección del informe provisional que trata de la determinación de la cuantía de la subvención, y que, aunque el Grupo Especial observa en el párrafo 7.1100 que las transacciones en litigio no son donaciones, en el párrafo 7.1101 explica que tratará "toda la cuantía de las contribuciones financieras proporcionadas a Boeing como una subvención a la división de LCA de esa empresa". El Grupo Especial considera, por lo tanto, que, cuando las declaraciones del párrafo 7.1100 del informe provisional que las Comunidades Europeas pretenden matizar se consideran en su debido contexto, no resulta clara la utilidad que tendrían los cambios propuestos.

22. Párrafo 7.1121 y nota 2542

6.73 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial modifique la segunda oración del párrafo 7.1121 del informe provisional para aclarar que los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el hecho de que el DOD "permit{a} {a la rama de producción de LCA estadounidense} que explote los resultados de tal investigación {RDT&E del DOD}, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno" se reflejaron tanto en su impugnación de los programas de RDT&E del DOD (como reconoce el Grupo Especial, por ejemplo, en los párrafos 7.1149-50) como en la impugnación separada de las "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD". Las Comunidades Europeas sugieren que esa aclaración puede realizarse introduciendo los siguientes cambios en la segunda oración: "... las Comunidades Europeas abordan estas medidas <u>fundamentalmente</u> en las secciones de sus comunicaciones relativas a las 'transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD'<u>, pero también en su análisis de la naturaleza de los programas de RDT&E del DOD</u>". Además, las Comunidades Europeas sostienen que la nota 2542 debería hacer referencia a la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 215 <u>b)</u>, en la que las Comunidades Europeas abordaron esta cuestión, en vez de a la respuesta a la pregunta 215 a).[936]

6.74 Los Estados Unidos están de acuerdo con el Grupo Especial en que las Comunidades Europeas abordaron las políticas de propiedad intelectual del DOD en las secciones de su comunicación referentes a las "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD", y por consiguiente sugieren que el Grupo Especial no realice el cambio sugerido por las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos sostienen que si el Grupo Especial decide que es adecuado hacer referencia al análisis que hacen las Comunidades Europeas de las políticas de propiedad intelectual del DOD en el contexto de su alegación relativa a la RDT&E del DOD, debería

[935] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 21.

[936] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 14.

reflejar la naturaleza de ese análisis modificando la fórmula propuesta por las Comunidades Europeas del siguiente modo: "... las Comunidades Europeas abordan estas medidas en las secciones de sus comunicaciones relativas a las 'transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD' y también se refieren a ellas en su examen de los programas de RDT&E del DOD."[937]

6.75 El Grupo Especial ha modificado el párrafo 7.1121 y la nota 2542 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1122 y nota 2666) en consonancia con la solicitud de las Comunidades Europeas, incluyendo la palabra "fundamentalmente" antes de "en las secciones de sus comunicaciones" y sustituyendo "215 a)" por "215".

23. Párrafo 7.1148

6.76 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada una nota al final de la primera oración del párrafo 7.1148 del informe provisional, lo cual ayudaría a aclarar el punto en el que se centran los argumentos de las Comunidades Europeas en relación con la naturaleza de doble uso de los programas de RDT&E resumidos inmediatamente antes. Según las Comunidades Europeas, tal y como está redactado en la actualidad, el párrafo se centra estrictamente sólo en 2 de los 23 programas y no aborda en absoluto la posición de las Comunidades Europeas sobre los demás programas, más allá de la afirmación incluida en la primera oración sobre lo que las Comunidades Europeas "no niegan". Las Comunidades Europeas sugieren redactar la nota propuesta del siguiente modo: "En vez de tratar de negar la afirmación de que los programas de RDT&E tuvieron algún beneficio y uso para el DOD, las Comunidades Europeas centraron su atención (y la de sus expertos) en demostrar que la investigación y desarrollo financiados a través de esos programas tuvieron un beneficio y uso significativos para la división de LCA de Boeing. Véanse los párrafos 7.1602-1604 del presente informe y el anexo VIII.F.1 del presente informe, párrafos 26-36, 43-45, 50 y 51, 57-59, 74 y 75".[938]

6.77 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que la primera oración del párrafo 7.1148 del informe provisional refleja de manera exacta e íntegra la posición adoptada y los argumentos formulados por las Comunidades Europeas en el presente procedimiento. La nota trata de describir el proceso mental que llevó a las Comunidades Europeas a adoptar la posición que adoptaron, algo que no procede incluir entre las constataciones del Grupo Especial.[939]

6.78 El Grupo Especial deniega la solicitud de las Comunidades Europeas. La primera oración del párrafo 7.1148 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1148) no tiene por objeto describir ni reflejar plenamente la posición y los argumentos de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión.

24. Párrafo 7.1176

6.79 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial resuma aún más el argumento de las Comunidades Europeas sobre la referencia adecuada para evaluar el "beneficio" resultante de las transacciones del DOD. Dado que parte de las pruebas de referencia que presentan las Comunidades Europeas para el DOD coincide con las que presentan para la NASA, las Comunidades Europeas

[937] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 22.
[938] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 14 y 15.
[939] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 23.

sugieren que el Grupo Especial podría simplemente copiar la cuarta oración del párrafo 7.1029 (incluidas las notas) y añadirla al final del párrafo 7.1176.[940]

6.80 Las Comunidades Europeas solicitan además que el Grupo Especial recuerde que las Comunidades Europeas hicieron referencia a la política de resarcimiento del DOD anterior a 1992 como prueba de un punto de referencia de mercado. En particular, las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial añada la siguiente oración al final de este párrafo:

> "La Unión Europea alude asimismo a la política de resarcimiento del DOD anterior a junio de 1992 como prueba de un punto de referencia de conformidad con el cual, en palabras del propio reglamento de resarcimiento del DOD, el Departamento de Defensa tenía la intención de 'recuperar una parte justa de su inversión en costos no recurrentes relacionados con los productos y/o un precio justo por su contribución al desarrollo de la tecnología conexa, cuando se vendan los productos y/o se transfiera tecnología.'"

6.81 Esta oración concluiría con una nota con el siguiente contenido: "Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 479." Las Comunidades Europeas sugieren que añadir este detalle a este párrafo estaría en consonancia con el nivel de detalle dado por el Grupo Especial en el párrafo 7.1029 al resumir los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la cuestión del punto de referencia en el contexto del examen de las transacciones de la NASA. Asimismo, aportaría contexto para interpretar la réplica de los Estados Unidos a los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la política de resarcimiento del DOD resumidos en el párrafo 7.1181 del informe provisional.[941]

6.82 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.83 El Grupo Especial ha realizado en el párrafo 7.1176 (actualmente párrafo 7.1176) los cambios solicitados por las Comunidades Europeas.

25. Párrafo 7.1184

6.84 Aunque el Grupo Especial considera que "no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia" para establecer que las transacciones del DOD otorgaban un "beneficio", las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial señale que en realidad las Comunidades Europeas presentaron esas pruebas de referencia. Las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial podría especificarlo añadiendo una nota al final de la quinta oración del párrafo, en la que se diga lo siguiente: "Aunque no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia, de hecho aportaron tales pruebas al Grupo Especial. Véase el párrafo 7.1176 del presente informe". Las Comunidades Europeas solicitan que esta observación se examine conjuntamente con la observación anterior relativa al párrafo 7.1176, en la que solicitan que el Grupo Especial resuma las pruebas que sirven de referencia.[942]

6.85 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Consideran que el Grupo Especial ha resumido suficientemente el argumento de las Comunidades Europeas en el contexto adecuado. En este caso, las Comunidades Europeas tratan de que el Grupo Especial añada una referencia a determinados argumentos y pruebas en relación con los que el Grupo Especial no ha

---

[940] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 15.
[941] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 13.
[942] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 15 y 16.

formulado constatación alguna; entre otras cosas, no ha formulado ninguna constatación sobre si las pruebas constituían de hecho "pruebas que sirvieran de referencia".[943]

6.86 El Grupo Especial considera que los cambios al párrafo 7.1184 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1184) solicitados por las Comunidades Europeas son innecesarios.

26. Párrafo 7.1196

6.87 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial aclare si la constatación sobre la especificidad que formula en el párrafo 7.1196 del informe provisional sobre la base de los elementos de programa individuales la realiza de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2, de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 o de conformidad con ambos.[944]

6.88 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.89 El Grupo Especial ha modificado el texto de la última oración del párrafo 7.1196 (actualmente párrafo 7.1196) para aclarar que ha constatado que las subvenciones en litigio son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

27. Nota 2672

6.90 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial cambie la cifra de 43 millones de dólares por la de 44 millones de dólares en la penúltima oración, ya que los instrumentos de asistencia enumerados en la Prueba documental 41 presentada por los Estados Unidos (revisada) (es decir, los enumerados como del tipo CA, CA(T) u OTA) ascienden en total a 44.095.404 dólares[945]

6.91 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.92 El Grupo Especial ha examinado los instrumentos de asistencia identificados en la Prueba documental 41 presentada por los Estados Unidos y ha concluido que las Comunidades Europeas tienen razón al señalar que el valor total de esos instrumentos ascendió a 44.095.404 dólares. Por consiguiente, el Grupo Especial ha modificado la penúltima oración del primer párrafo de la nota 2672 del informe provisional (actualmente nota 2800) con el fin de sustituir "43 millones de dólares" por "44 millones de dólares".

28. Párrafo 7.1276

6.93 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que formule constataciones en relación con si la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una contribución financiera que otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas entienden que el Grupo Especial considera que esas constataciones son innecesarias porque ha constatado que "la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos y acuerdo{s} de la NASA y el DOD no es específica para un 'grupo de empresas o ramas de producción' en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC". Sin embargo, las Comunidades Europeas consideran que completar la evaluación realizada por el Grupo Especial sobre la existencia de una subvención específica

[943] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 24.
[944] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 16.
[945] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 16.

contribuirá a lograr el objetivo de la pronta solución de la diferencia, de conformidad con el propósito establecido en el párrafo 3 del artículo 3 del ESD.[946]

6.94 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Observan que el Grupo Especial parece haber aplicado el principio de economía procesal a la cuestión a la que hacen referencia las Comunidades Europeas. La observación de las Comunidades Europeas en el marco del reexamen intermedio no aporta razón alguna que permita cuestionar la decisión del Grupo Especial a este respecto.[947]

6.95 El Grupo Especial se abstiene de modificar su informe provisional formulando una constatación de que la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una contribución financiera que otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Como se indica en el párrafo 7.1294 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1294), el Grupo Especial constata que, suponiendo a efectos de argumentación que la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD con Boeing entraña una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas no han demostrado que tal subvención sea específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial explica en la nota 2805 del informe provisional (actualmente nota 2933) por qué considera que es adecuado basarse en esta hipótesis a efectos de argumentación. Las Comunidades Europeas no afirman, ni mucho menos explican, que el Grupo Especial incurriese en error al basarse en esa hipótesis a efectos de argumentación, ni presentan ningún razonamiento en apoyo de su afirmación de que una constatación de que la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una contribución financiera que otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC contribuiría a dar una pronta solución a esta diferencia.

6.96 Las Comunidades Europeas solicitan asimismo al Grupo Especial que sustituya la expresión "derechos de propiedad intelectual" en la primera oración por la expresión "derechos de patente". A juicio de las Comunidades Europeas, esta sustitución es necesaria para poner en consonancia esta oración con el análisis específico que hace el Grupo Especial de los derechos de patente en el resto de la sección 8 e) i).[948]

6.97 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.98 El Grupo Especial está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que, para reflejar correctamente el objeto de esta sección del informe, debe sustituirse "derechos de propiedad intelectual" por "derechos de patente" en la primera oración del párrafo 7.1276 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1276).

29. Párrafos 7.1309 y 7.1310

6.99 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial sustituya las palabras "derechos de propiedad intelectual" por "derechos de utilización de datos" en las oraciones primera, tercera y cuarta del párrafo 7.1309 del informe provisional y en la única oración del párrafo 7.1310 del informe provisional. Además, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que sustituya las palabras "la propiedad intelectual en cuestión se deriva" por las palabras "los datos en cuestión se

[946] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 17.
[947] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 25.
[948] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 17.

derivan" en la cuarta oración del párrafo 7.1309. Las Comunidades Europeas explican que esas modificaciones del texto están más en consonancia con: i) el objeto abordado en la sección 8 e) ii) -es decir, los "Derechos de utilización de datos y secretos comerciales"-; ii) la conclusión del Grupo Especial en el párrafo 7.1311 sobre "la asignación de derechos de utilización de datos en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD"; y iii) la intención del Grupo Especial, declarada en el párrafo 7.1295, de abordar en esos párrafos "la cuestión de si se pueden analizar los datos objeto de derechos exclusivos limitados y el trato de los derechos 'limitados' de utilización de datos del Gobierno concedidos a Boeing en el marco de los programas impugnados y si se puede constatar que constituyen una 'contribución financiera' adicional y distinta ...".[949]

6.100 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que no está claro que las constataciones del Grupo Especial incluidas en esos párrafos pretendan limitarse exclusivamente a la protección de la propiedad intelectual en forma de derechos de utilización de datos.[950]

6.101 El Grupo Especial se abstiene de realizar los cambios solicitados por las Comunidades Europeas. Aunque los párrafos 7.1309 y 7.1310 del informe provisional (actualmente párrafos 7.1309 y 7.1310) forman parte de una sección del informe provisional que se refiere específicamente a los derechos de utilización de datos, el razonamiento recogido en esos párrafos puede aplicarse a cualquier tipo de propiedad intelectual.

30. Párrafo 7.1431 d) y fila correspondiente a la NASA en el cuadro del párrafo 7.1433

6.102 Las Comunidades Europeas recuerdan que la conclusión del Grupo Especial en el párrafo 7.1110 del informe provisional en relación con las medidas de investigación y desarrollo de la NASA no depende del tipo de instrumento en litigio (es decir, de un contrato de compra o de un Acuerdo en el marco de la Ley del Espacio). Las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial expuso su conclusión en el párrafo 7.1110 del informe provisional del siguiente modo: "... el Grupo Especial constata que los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que la NASA proporcionó a Boeing mediante los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 ...". Además, en el párrafo 7.983, el Grupo Especial concluyó lo siguiente: "En el caso de la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, consideramos que los distintos tipos de instrumentos utilizados no aclaran mucho la naturaleza de las transacciones". Por consiguiente, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial resuma sus conclusiones sobre las medidas de investigación y desarrollo de la NASA en el párrafo 7.1431 d) y en la fila correspondiente a la NASA del cuadro contenido en el párrafo 7.1433 sin hacer referencia al tipo de instrumento en litigio, en consonancia con la conclusión del Grupo Especial en el párrafo 7.1110. En consecuencia, las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial modifique los resúmenes que hace en el párrafo 7.1431 d) y en la fila correspondiente a la NASA del cuadro contenido en el párrafo 7.1433 del siguiente modo: "los pagos realizados a Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio"; y "el acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales facilitado a Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio".[951]

6.103 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que las pruebas obrantes en el expediente y las constataciones del Grupo Especial no respaldan el resumen general que solicitan las Comunidades Europeas. La modificación propuesta por las Comunidades Europeas haría que la constatación del Grupo Especial abarcase instrumentos que no están en litigio

[949] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 18.
[950] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 26.
[951] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 19.

en el presente caso (y, posiblemente, nuevos instrumentos jurídicos que puedan desarrollarse en el futuro) y con respecto a los cuales el Grupo Especial no ha formulado constatación fáctica alguna. Los Estados Unidos observan asimismo, en consonancia con sus propias observaciones sobre el informe provisional del Grupo Especial, que en realidad la constatación del Grupo Especial con respecto a los Acuerdos en el marco de la Ley del Espacio abarca únicamente los Acuerdos no reembolsables en el marco de la Ley del Espacio. Por consiguiente, en la medida en que el texto revisado que proponen las Comunidades Europeas sugiere que el Grupo Especial constate que los Acuerdos reembolsables en el marco de la Ley del Espacio otorgan una subvención, esa sugerencia es incompatible con la posición de las propias Comunidades Europeas.[952]

6.104 El Grupo Especial se abstiene de realizar las modificaciones solicitadas por las Comunidades Europeas. Como se declara en el párrafo 7.943 del informe provisional (actualmente párrafo 7.944), el Grupo Especial entiende que las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas son los pagos y el libre acceso a instalaciones, equipos y empleados de la NASA que ésta proporcionó a Boeing *mediante contratos y acuerdos de investigación y desarrollo*. En otro lugar de su informe provisional, el Grupo Especial también describe las medidas en litigio como los pagos realizados y el acceso a instalaciones, equipos y empleados otorgado en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo. Aunque es cierto que en varios casos el Grupo Especial se ha referido a los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados mediante los programas de investigación y desarrollo en litigio o en virtud de tales programas, el Grupo Especial considera que añadir una referencia a los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo permite definir de manera más precisa las medidas en litigio.

31. Párrafo 7.1433, fila del cuadro correspondiente al Estado de Washington

6.105 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que corrija un error fáctico y modifique la cuantía total de la subvención del Estado de Washington y los municipios de dicho Estado de 74,5 millones de dólares a 77,7 millones de dólares. Las Comunidades Europeas señalan que el Grupo Especial llegó a las siguientes conclusiones en una parte anterior del informe en relación con la cuantía de cada una de las subvenciones del Estado de Washington, que suman en total 77,7 millones de dólares:

- 13,8 millones de dólares por la reducción del impuesto B&O (*véase* el párrafo 7.301);
- 21,3 millones de dólares por las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción (*véase* el párrafo 7.301);
- 20,0 millones de dólares por las bonificaciones fiscales B&O para ordenadores (*véase* el párrafo 7.301);
- 1,1 millones de dólares por las bonificaciones fiscales B&O para los impuestos sobre la propiedad (*véase* el párrafo 7.301);
- 8,3 millones de dólares por la exención de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores (*véase* el párrafo 7.301);
- 2,2 millones de dólares por la reducción del impuesto local introducida por la ciudad de Everett (*véase* el párrafo 7.353); y

[952] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 27.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- 11,0 millones de dólares por los incentivos para la formación en el trabajo (*véase* el párrafo 7.596).[953]

6.106 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.107 El Grupo Especial está de acuerdo en que la cifra de 74,5 millones de dólares correspondiente a la cuantía total de las subvenciones del Estado de Washington recogida en el cuadro del párrafo 7.1433 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1433) es incorrecta; la cifra correcta es 77,7 millones de dólares, por lo que ha modificado el cuadro como corresponde.

32. Párrafo 7.1595, nota 3217

6.108 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial corrija un error fáctico en la nota 3217 modificando la referencia "hasta 2004" por "de 2004 hasta finales de 2006". Según las Comunidades Europeas, la familia de LCA A350 original fue comercializada por Airbus durante el período 2004-2006, no "hasta 2004".[954]

6.109 Análogamente, los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que modifique la nota 3217 para indicar que la familia de LCA A350 original fue comercializada por Airbus en 2004 y 2005.[955] Las Comunidades Europeas, en sus observaciones sobre la solicitud de los Estados Unidos, afirman que dicha petición es fácticamente incorrecta. A este respecto, las Comunidades Europeas se remiten a pruebas que a su juicio demuestran que, en realidad, Airbus comercializó la familia de LCA A350 original de 2004 a 2006.[956] Por consiguiente, las Comunidades Europeas sugieren que el texto propuesto por los Estados Unidos se modifique del siguiente modo:

> "La familia de LCA A350 original fue comercializada por Airbus ~~hasta~~ desde 2004 hasta 2006, pero ~~desde entonces ha sido~~ fue sustituida por la familia A350XWB en diciembre de 2006, cuando se realizó el lanzamiento oficial de la familia A350XWB."

6.110 Para las Comunidades Europeas, las palabras "A350 original" incluyen "el diseño inicial de la familia del A350" que Airbus empezó a comercializar en diciembre de 2004.[957] Este diseño mantuvo inicialmente el fuselaje del A330, pero contaba con nuevas alas de materiales compuestos. Sin embargo, para abril de 2005, el diseño se había modificado para incluir una sección del fuselaje trasero de materiales compuestos.[958] Los Estados Unidos se refieren con la denominación "A350 inicial" a las sucesivas versiones del A350 que se comercializaron antes de que se volviese a diseñar el A350 en abril de 2005, y parecen interpretar que la referencia de las Comunidades Europeas al "A350 original" se refiere a la versión que comprende una sección del fuselaje trasero de materiales compuestos que se rediseñó en abril de 2005.[959] A pesar de las diferencias en la terminología utilizada por las partes, de las pruebas se deduce que las primeras versiones del A350 (independientemente de que se las denomine "A350 original" o "A350 inicial") se comercializaron a partir de diciembre de 2004. En lo que se refiere al momento en que Airbus dejó de comercializar el A350 original (es decir, las versiones del A350 anteriores al A350XWB), las Comunidades

[953] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 19 y 20.
[954] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 21.
[955] Petición de reexamen intermedio de los Estados Unidos, párrafo 6.
[956] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la petición de reexamen intermedio de los Estados Unidos, página 2.
[957] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1174.
[958] Véase, por ejemplo, Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 102.
[959] Véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 927.

Europeas declaran en su primera comunicación escrita que Airbus dejó de comercializar su familia de LCA A350 original en julio de 2006 y empezó a comercializar el A350XWB.[960]

6.111 El Grupo Especial considera que es adecuado revisar la nota 3217 del informe provisional (actualmente nota 3345 del informe) para indicar que Airbus comercializó la familia de LCA A350 original desde diciembre de 2004 hasta 2006, pero que posteriormente la sustituyó por la familia A350XWB, que Airbus comenzó a comercializar en julio de 2006. El Grupo Especial ha revisado también la antepenúltima oración del párrafo 7.1777 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1777 del informe) para aclarar que el lanzamiento oficial del programa del A350 original tuvo lugar en octubre de 2005, a pesar de que ya desde diciembre de 2004 se habían comercializado otras versiones del A350.

33. Párrafo 7.1606

6.112 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada una aclaración entre paréntesis al final de la última oración del párrafo 7.1606, de manera que dicho párrafo diga lo siguiente:

> "Las Comunidades Europeas estiman que el monto total de estas subvenciones que beneficiaron a la división de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 es de 19.100 millones de dólares. También estiman que la cuantía total de estas subvenciones seguirá siendo muy elevada. Con ese fin, las Comunidades Europeas estiman que Boeing habrá de recibir entre 2007 y 2024 subvenciones por un valor aproximado de 4.600 millones de dólares (<u>con exclusión de las exenciones y exclusiones del impuesto federal EVE/IET y las medidas de apoyo a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, el DOD y el DOC</u>).[3243]"

6.113 La explicación de las Comunidades Europeas para la adición que sugieren es la siguiente. En el párrafo anterior del informe provisional (párrafo 7.1605) se enumeran las 11 categorías de subvenciones que, según las Comunidades Europeas, afectaron al comportamiento de Boeing en materia de fijación de precios. Las Comunidades Europeas aducen que, en este contexto, tal y como está redactado en la actualidad, podría interpretarse que el párrafo 7.1606 sugiere que la estimación de 4.600 millones de dólares para el período 2007-2024 incluye cuantías que representan el valor futuro de las exenciones y exclusiones del impuesto federal EVE/IET y las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, el DOD y el DOC, cuando en realidad no es así.[961]

6.114 Los Estados Unidos se oponen a la observación de las Comunidades Europeas y sostienen que el informe provisional refleja con exactitud el argumento y las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas.[962]

6.115 El Grupo Especial considera que, con objeto de tener en cuenta las observaciones de las Comunidades Europeas, conviene modificar la segunda oración del párrafo 7.1606 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1606) para aclarar las categorías de subvenciones que comprenden los 4.600 millones de dólares en subvenciones que las Comunidades Europeas calculan que Boeing recibirá entre 2007 y 2024.

---

[960] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1174. Así lo confirman otras pruebas; véase, por ejemplo, un comunicado de prensa de julio de 2006 en el que se anuncia que Singapore Airlines había firmado una carta de intención para comprar 20 A350XWB-900, así como 20 opciones; CE - Prueba documental 1157, página 219.

[961] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 21.

[962] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 28.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

34. Párrafo 7.1701

6.116 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial amplíe su evaluación del perjuicio grave para incluir los instrumentos de asistencia del DOD financiados a través de cualquiera de los elementos de proyecto de RDT&E impugnados, no sólo los financiados a través de los elementos de proyecto de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso.[963] Según las Comunidades Europeas, hay pruebas obrantes en el expediente que permiten al Grupo Especial determinar qué transacciones entre el DOD y Boeing en el marco de los programas de RDT&E (aparte de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso) financiaron instrumentos de asistencia con Boeing. Las Comunidades Europeas aportan, en forma de cuadro, un resumen de la información que, según dicen, se basa en las Pruebas documentales 41 (revisada) y 1267 presentadas por los Estados Unidos y en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 213; según las Comunidades Europeas, dicho resumen deja claro que varios elementos de proyecto de RDT&E del DOD, aparte de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso, financiaron instrumentos de asistencia con Boeing.[964]

6.117 Sobre la base de lo expuesto *supra*, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial declare que incluye en su evaluación del perjuicio grave "*cualquiera de* los elementos de programa de RDT&E impugnados *en la medida en que* hayan financiado instrumentos de asistencia con Boeing".[965] Además, solicitan que el Grupo Especial resuma las constataciones sobre la existencia de subvenciones que formula en el párrafo 7.1701 añadiendo el siguiente texto después de la tercera oración de dicho párrafo: "El Grupo Especial ha reconocido asimismo el vínculo entre los 'instrumentos de asistencia' y las tecnologías 'de doble uso' que reportan un beneficio o posible beneficio a las actividades comerciales de los contratistas" (texto al cual le seguiría una nota que hiciese referencia al párrafo 7.1159 del informe provisional). Las Comunidades Europeas han recopilado también pruebas de lo que consideran la "naturaleza de doble uso de la investigación y desarrollo en cuestión" en el marco de cada uno de los instrumentos de asistencia que figuran en el anexo A de su petición de reexamen intermedio, "{e}n caso de que el Grupo Especial necesite asegurarse aún más de que los instrumentos de asistencia previstos en los elementos de programa distintos de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso se referían a investigación y desarrollo de doble uso".[966]

6.118 Por último, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que tenga en cuenta esta observación en todo su análisis del perjuicio grave. Las Comunidades Europeas sugieren, por ejemplo, que el Grupo Especial mantenga su descripción de la estructura y el diseño de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso en la sección del informe provisional relativa al perjuicio grave, pero que aclare que esos dos programas del DOD son ejemplos de programas de RDT&E que han financiado instrumentos de asistencia con Boeing.[967]

6.119 Los Estados Unidos se oponen a las observaciones de las Comunidades Europeas y consideran que el informe provisional refleja de manera exacta e íntegra el alcance de las constataciones del Grupo Especial y el ámbito de la impugnación de las Comunidades Europeas.[968] Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han aportado fundamento alguno para que

---

[963] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 22.
[964] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 22-24 y anexo A a dicha petición.
[965] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 24.
[966] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 24.
[967] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 25.
[968] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 29.

el Grupo Especial considere que alguno de los instrumentos a los que hacen referencia en su observación sobre el párrafo 7.1701, excepto en la medida en que se hayan financiado a través de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso, deba incluirse en el análisis del Grupo Especial sobre el perjuicio grave o en sus constataciones sobre los efectos desfavorables.[969] Los Estados Unidos identifican además lo que a su juicio son errores en la propuesta de las Comunidades Europeas, que se detallan a continuación.

6.120 En primer lugar, los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas tratan de establecer por primera vez en sus observaciones en el marco del reexamen intermedio que determinados acuerdos de asistencia financiaron investigación "de doble uso". Según los Estados Unidos, las pruebas en las que se basan las Comunidades Europeas para formular este argumento llevan años en el expediente, y no es adecuado que las Comunidades Europeas traten de que el Grupo Especial formule constataciones adicionales sobre la base de un argumento que las Comunidades Europeas pudieron haber formulado durante el procedimiento del Grupo Especial, pero no lo hicieron.[970] De hecho, los Estados Unidos consideran que la solicitud de las Comunidades Europeas de que el Grupo Especial considere nuevos argumentos sobre esas cuestiones fácticas va más allá del ámbito del reexamen intermedio previsto en el párrafo 2 del artículo 15, que se limita al reexamen de "aspectos concretos" del informe provisional.[971]

6.121 En segundo lugar, los Estados Unidos señalan que nunca han indicado que el objeto de la investigación y desarrollo (en este caso, de doble uso) determine si el DOD concierta instrumentos de asistencia con Boeing o cualquier otra entidad; en vez de ello, es la naturaleza del interés del gobierno en la investigación o su necesidad de investigación lo que determina la forma del instrumento.[972] En otras palabras, según los Estados Unidos, el simple hecho de que la investigación se financie mediante un instrumento de asistencia no respalda la conclusión de que la investigación tiene aplicaciones civiles. Los Estados Unidos se refieren al anexo A de la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, en donde se pretende compilar pruebas de la investigación y desarrollo "de doble uso" realizados en el marco de los diversos instrumentos de asistencia. Según los Estados Unidos, en los casos en los que para varios de los instrumentos de asistencia las Comunidades Europeas indican únicamente "N/A" (no disponible), en la práctica reconocen que toda la investigación financiada por instrumentos de asistencia en el marco de los 23 programas de RDT&E impugnados *no* era necesariamente de doble uso.

6.122 En tercer lugar, los Estados Unidos aducen que la enumeración que hacen las Comunidades Europeas de los números de elementos de programa que consideran que han financiado investigación de doble uso se basa en el hecho de que esos elementos de programa financiaron instrumentos de asistencia. Según los Estados Unidos, esta conclusión sería válida únicamente si todos los instrumentos de asistencia financiasen actividades de RDT&E aeronáuticos de doble uso, lo cual no es el caso.[973] Además, los Estados Unidos no están de acuerdo en que las Comunidades Europeas incluyan, en su cuadro de elementos de proyecto que financiaron instrumentos de asistencia obrantes en el expediente, elementos de proyecto que no están comprendidos en el mandato del Grupo Especial. Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han aportado en ningún caso

[969] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 35.
[970] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 30.
[971] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 30.
[972] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 31, donde se hace referencia a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 192, párrafo 235.
[973] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 32.

fundamento alguno para que el Grupo Especial considere que esos elementos de proyecto financiaron tecnología de doble uso.[974]

6.123 Por último, los Estados Unidos aducen que repetir en esta sección del informe provisional la declaración relativa al vínculo entre los instrumentos de asistencia y las tecnologías de doble uso, que se formuló en el contexto de la evaluación de la subvención, daría la falsa impresión de que las constataciones del Grupo Especial se aplican a todos los instrumentos de asistencia, sin tener en cuenta el objeto de la investigación. A juicio de los Estados Unidos, no es ese el alcance de la constatación del Grupo Especial.[975]

6.124 La observación de las Comunidades Europeas parece basarse en una de las dos siguientes premisas o en ambas, a saber: i) que el Grupo Especial concluyó erróneamente que sólo los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso previstos en el Programa de RDT&E financiaron instrumentos de asistencia con Boeing; y ii) que no hay pruebas suficientes obrantes en el expediente que permitan al Grupo Especial determinar qué transacciones entre el DOD y Boeing en el marco de los programas de RDT&E son contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo y cuáles son instrumentos de asistencia. Sin embargo, el Grupo Especial es consciente de que se financiaron instrumentos de asistencia a través de programas de RDT&E distintos de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso, y es consciente de las pruebas obrantes en el expediente que vinculan los instrumentos de asistencia obrantes en el expediente con los programas de RDT&E que los financiaron. El Grupo Especial ha revisado el párrafo 7.1701 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1701) para dejar más claro que su evaluación del perjuicio grave incluye los instrumentos de asistencia financiados en virtud de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso y en virtud de los otros 21 programas incluidos en el Programa de RDT&E. Las revisiones también aclaran que, dentro de nuestra evaluación, las Comunidades Europeas no han presentado suficientes argumentos ni pruebas que permitan al Grupo Especial valorar los efectos de los instrumentos de asistencia financiados por programas que no sean los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso, a diferencia de los efectos de esos *programas* de RDT&E en su conjunto (que entrañan financiación en forma de contratos de compra e instrumentos de asistencia). El Grupo Especial deniega la solicitud de las Comunidades Europeas de que "resuma sus constataciones sobre las subvenciones" en el párrafo 7.1701 añadiendo el texto sugerido tras la tercera oración de dicho párrafo, ya que las Comunidades Europeas no han presentado explicación alguna sobre por qué solicitan esa adición y el Grupo Especial no considera que la adición solicitada sea necesaria.

35. Párrafo 7.1701 y nota 3458

6.125 En relación con la cuestión señalada *supra*, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial suprima la nota 3458.[976] Según las Comunidades Europeas, la cuestión de si determinado programa de RDT&E financia exclusivamente acuerdos de asistencia o exclusivamente contratos de compra no es fundamental para el análisis del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas recuerdan que en el párrafo 7.1210 del informe provisional, el Grupo Especial constata que los instrumentos de asistencia previstos en cualquiera de los programas de RDT&E impugnados son subvenciones específicas para Boeing, independientemente de que además hayan financiado contratos de compra.

[974] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 34.
[975] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 36.
[976] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 25.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6.126 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Señalan que las Comunidades Europeas no indican que la nota sea inexacta, y que, aunque para el análisis del Grupo Especial no sea fundamental el hecho de que no le sea posible concluir que determinados programas de RDT&E financian íntegramente contratos de compra o íntegramente instrumentos de asistencia, fue un elemento importante para su conclusión de que no podía dar un valor a la financiación impugnada por las Comunidades Europeas.[977]

6.127 Las revisiones realizadas por el Grupo Especial al párrafo 7.1701 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1701) han dado lugar a la supresión de lo que era la nota 3458.

36. Párrafos 7.1786 y 7.1787, nota 3596 y párrafos 7.1790-7.1794, 7.1854 a) y 8.3 a) i)

6.128 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que modifique su constatación sobre las campañas de ventas que Airbus perdió en el período 2004-2006 por los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo y que modifique sus constataciones consiguientes sobre la amenaza de desplazamiento u obstaculización.[978]

6.129 Más concretamente, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que añada la venta de 787 de Boeing a Japan Airlines como una pérdida significativa de ventas que, según aducen, se debió al menos en parte a las características tecnológicas y la pronta disponibilidad del 787.[979] Las Comunidades Europeas señalan que, aunque el Grupo Especial identificó la campaña de ventas de Japan Airlines como una de las campañas abarcadas por la alegación de las Comunidades Europeas, no la incluyó en su lista de campañas de venta en las que "las características en materia de prestaciones del 787 y/o la previsión de que entrase en servicio en 2008 parecen haber sido los factores decisivos del resultado" ni en su lista de las campañas de ventas en las que otros factores "desempeñaron un papel significativo en la venta de Boeing".[980] Las Comunidades Europeas reiteran sus argumentos de que, más allá de las consideraciones sobre los precios, la campaña de Japan Airlines también giró en torno a las capacidades tecnológicas y la posibilidad de disponer antes del 787.[981] Si el Grupo Especial está de acuerdo en realizar esta modificación, las Comunidades Europeas le solicitan además que modifique sus constataciones sobre la amenaza de desplazamiento y obstaculización recogidas en los párrafos 7.1790-7.1794 para incluir el mercado de tercer país constituido por el Japón.[982]

6.130 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Sostienen que la constatación del Grupo Especial sobre la pérdida de ventas en el cuerpo principal del informe provisional se limita a las campañas de Qantas, Ethiopian e Icelandair en 2005 y a la campaña de Kenya Airways en 2006.[983] Los Estados Unidos señalan que las constataciones sobre la amenaza de desplazamiento y obstaculización no abarcan el Japón, lo cual sugiere que el Grupo Especial no tenía la intención de constatar que la campaña de 2004 de Japan Airlines representa una pérdida de ventas por efecto de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos.[984]

---

[977] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 37.

[978] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 26.

[979] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 26.

[980] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 26.

[981] Donde se hace referencia a la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice ICSS, párrafos 28-33 y pruebas allí citadas.

[982] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 26.

[983] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 38.

[984] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 38.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6.131 El Grupo Especial ha revisado la nota 3596 del informe provisional (actualmente nota 3725 del informe) para incluir una referencia específica a la campaña de ventas de Japan Airlines. El Grupo Especial ha examinado las pruebas a las que hacen referencia las Comunidades Europeas para respaldar su argumento de que, además de las consideraciones sobre los precios, la campaña de Japan Airlines también giró en torno a las capacidades tecnológicas y la posibilidad de disponer antes del 787. Al Grupo Especial no le convencen esas pruebas habida cuenta de las pruebas que indican que otros factores tuvieron un papel significativo en la venta de Boeing. Esos otros factores incluyen la relación de Boeing con Japan Airlines[985] y las rutas a las que debía darse servicio y el alcance de la aeronave.[986]

37. Párrafo 7.1788

6.132 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial aclare su constatación sobre la campaña de Qantas (relativa a la pérdida de ventas de unidades del Airbus A350 original) para incluir una constatación de pérdida de ventas de Airbus A330.[987] Según las Comunidades Europeas, las pruebas demuestran que Airbus ofreció a Qantas tanto el A350 original como el A330 en esa campaña.[988]

6.133 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.134 A juicio del Grupo Especial, las pruebas demuestran que la campaña de ventas de Qantas fue, en última instancia, una elección entre el 787 y el A350 original[989], por lo que deniega la solicitud de las Comunidades Europeas de incluir una constatación sobre la pérdida de ventas de Airbus A330.

38. Párrafo 7.1810

6.135 Las Comunidades Europeas solicitan que se modifique la declaración recogida en el párrafo 7.1810 del informe provisional:

> "A nuestro juicio, precisamente porque las subvenciones EVE/IET están supeditadas a que Boeing realice ventas de exportación, podemos determinar, a falta de pruebas fiables en sentido contrario, que por su propia naturaleza tendrán efectos distorsionadores."

---

[985] "*Year End Dividends; Continental and JAL orders bring establishment blessings to the 7E7*", *Aviation Week and Space Technology*, 3 de enero de 2005, CE - Prueba documental 1275 (donde se señala que Japan Airlines no es cliente de Airbus y que la rama de producción industrial del Japón estaba suministrando el ala de materiales compuestos y gran parte de la estructura del fuselaje de materiales compuestos del 7E7); "*Sizing Twin Aisles*", *Aviation Week and Space Technology*, 17 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 1276 (donde se da a entender que, después de adquirir Japan Air Systems, Japan Airlines había decidido homogeneizar su flota utilizando sobre todo aparatos de Boeing con motores de Pratt y GE).

[986] "*Year End Dividends; Continental and JAL orders bring establishment blessings to the 7E7*", *Aviation Week and Space Technology*, 3 de enero de 2005, CE - Prueba documental 1275 (donde se señala que Boeing había adaptado las características del 7E7 en materia de prestaciones creando el 7E7-3 con objeto de dar respuesta a las demandas concretas del mercado japonés).

[987] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 26.

[988] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, páginas 26 y 27.

[989] No obstante, es posible que Airbus propusiese en un principio incluir algunos A330 en su oferta. Véase, por ejemplo, *Dream Deal for Boeing*, informes de prensa de Boeing y Airbus, CE - Prueba documental 1157, páginas 467-469, documento de Airbus, 24 de enero de 2006, CE - Prueba documental 900 ICSS; documento de Airbus, sin fecha, CE - Prueba documental 903 ICSS.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6.136 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que aclare que esta conclusión no es la única prueba en la que basa su constatación de que las subvenciones EVE/IET y B&O causaron efectos desfavorables.[990] Las Comunidades Europeas se remiten a los párrafos 7.1806 y 7.1807, 7.1811 y 7.1817-7.1823 como pruebas que parecen respaldar plenamente las constataciones del Grupo Especial sobre los efectos desfavorables, aunque no se pueda extraer ninguna conclusión del hecho de que las subvenciones EVE/IET son subvenciones prohibidas.[991]

6.137 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Según los Estados Unidos, las razones en la que se basa la solicitud de las Comunidades Europeas (a saber, que la supeditación a las exportaciones inherente a las subvenciones EVE/IET no es la única prueba en la que se basa la constatación del Grupo Especial de que las subvenciones EVE/IET y B&O causaron efectos desfavorables) es errónea.[992]

6.138 El Grupo Especial ha modificado el párrafo 7.1810 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1810 del informe) en respuesta a la solicitud de las Comunidades Europeas.

39. Párrafo 7.1814 y nota 3637

6.139 Los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial añada referencias adicionales a las afirmaciones de los Estados Unidos para reflejar plenamente los argumentos pertinentes de los Estados Unidos en relación con el tamaño y pertinencia del trato fiscal aplicado a las empresas de ventas en el extranjero y a los ingresos extraterritoriales.[993]

6.140 Las Comunidades Europeas no se oponen a que se añada lo que solicitan los Estados Unidos, pero únicamente a condición de que el Grupo Especial también añada varias referencias a los argumentos pertinentes de las Comunidades Europeas sobre el mismo tema. En particular, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial añada lo siguiente al final de la nota 3637, inmediatamente después de las referencias adicionales de los Estados Unidos:

> "Las Comunidades Europeas están en desacuerdo con la posición de los Estados Unidos sobre la falta de significación de una subvención de una magnitud relativamente baja en el mercado de LCA. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 94, párrafos 496-513; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 94 y 99, párrafos 332-336 y 375-379; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 403."

6.141 El Grupo Especial ha modificado el texto de la nota 3637 del informe provisional (actualmente nota 3767 del informe) para incluir referencias a argumentos presentados por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas sobre la cuestión de si las cuantías o magnitudes de las subvenciones fiscales EVE/IET y B&O son tan reducidas que es poco probable que hayan afectado a los precios de las LCA de Boeing o al resultado de las campañas de ventas de LCA, y, por tanto, no es

---

[990] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 27.

[991] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 27.

[992] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 39.

[993] Petición de reexamen intermedio de los Estados Unidos, párrafo 7. En particular, los Estados Unidos solicitan que se añadan las siguientes referencias a los argumentos de los Estados Unidos: segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 175 y nota 272; observación de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 420; observación de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 269, párrafo 469; observación de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 94, párrafos 348-352; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 94, párrafo 241.

probable que hayan hecho que Airbus pierda ventas o gane ventas conteniendo la subida de los precios. El Grupo Especial observa que esos argumentos deben distinguirse de los argumentos de las partes sobre un tema relacionado con éste pero diferente, a saber, el grado de contención de la subida de los precios o pérdida de ventas que constituiría una contención "significativa" de la subida de los precios o una pérdida "significativa" de ventas a los efectos del párrafo 3 c) del artículo 6. El Grupo Especial ha modificado la nota 3637 para reflejar únicamente los argumentos que se refieren a la primera cuestión, ya que es la cuestión en la que se centra el examen del Grupo Especial recogido en el párrafo 7.1814.

40. Párrafo 7.1818 y nota 3646

6.142 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que haga referencia a más pruebas para respaldar con mayor firmeza su constatación relativa a la pertinencia de los costos por cambio de proveedor.[994]

6.143 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.144 Aunque las Comunidades Europeas no han explicado por qué solicitan al Grupo Especial que haga referencia a más pruebas para respaldar la declaración del Grupo Especial relativa a la pertinencia de los costos por cambio de proveedor, el Grupo Especial ha revisado la nota 3646 del informe provisional (actualmente nota 3776 del informe) para hacer referencia a más pruebas que considera adecuadas en el contexto de su declaración sobre los costos por cambio de proveedor que formula en el párrafo 7.1818 del informe provisional (actualmente párrafo 7.1818 del informe).

41. Párrafo 7.1822

6.145 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que añada a su explicación en el párrafo 7.1822 (actualmente párrafo 7.1822 del informe), en la que exponen por qué es razonable concluir que los efectos de las subvenciones en los precios y las ventas de Airbus podían ser "significativos" en el sentido utilizado en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, que esta conclusión no se ve afectada por los diversos factores de no atribución que, según alegan los Estados Unidos, afectaron al resultado de las diversas campañas de ventas de LCA.[995] Las Comunidades Europeas sostienen que, aplicando la misma lógica que aplicó el Grupo Especial en el párrafo 7.1694 (en donde reconoce que los factores relacionados con los precios y los factores no relacionados con los precios pueden verse neutralizados por concesiones en materia de precios) y el párrafo 7.1792 (actualmente párrafos 7.1694 y 7.1792 del informe, respectivamente), sería útil que el Grupo Especial añadiese una constatación de que cualquier posible repercusión de los factores mencionados por los

[994] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 27. Las Comunidades Europeas sugieren las referencias concretas tomadas de las pruebas documentales presentadas por las Comunidades Europeas (CE - Prueba documental 10, párrafo 97; CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 53; CE - Prueba documental 4, párrafos 6, 28, 35, 63-68, apéndice B.4), así como las tomadas de sus comunicaciones (primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1212; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 776 y 777; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 95, párrafos 514-518; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 307, párrafos 787-792). Asimismo, aducen que los Estados Unidos no discuten la pertinencia de los costos por cambio de proveedor, y se remiten en este sentido a diversas partes de las comunicaciones de los Estados Unidos (segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, apéndice ICSS, párrafos 36 y 37; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 95, párrafo 243; y observación de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 95, párrafo 355).

[995] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 28.

Estados Unidos en los precios de las LCA de Airbus no entraña la reducción de los efectos de las subvenciones EVE/IET y B&O cuya existencia constató el Grupo Especial.[996]

6.146 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas aduciendo que el Grupo Especial abordó los factores de no atribución en el párrafo 7.1819 del informe provisional y que entienden que la constatación recogida en el párrafo 7.1822 se refiere a la "importancia" de los efectos.[997]

6.147 El Grupo Especial se abstiene de introducir las adiciones solicitadas por las Comunidades Europeas. Las Comunidades Europeas no han explicado por qué es necesario o útil realizar las adiciones solicitadas.

42. Apéndice VII.F.1, párrafos 3-10

6.148 Las Comunidades Europeas señalan que el análisis que hace el Grupo Especial de las tecnologías relativas a los materiales compuestos en los párrafos 3-10 del apéndice VII.F.1 no aborda la aplicación de tales tecnologías al 787, mientras que el examen de cada una de las demás esferas tecnológicas tratadas en los párrafos 11-18 del apéndice VII.F.1 sí lo hace.[998] Para que el examen sea completo, las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial incluya un nuevo párrafo después del párrafo 10 en el que se declare lo siguiente: "Dentro del examen recogido en la sección C del presente apéndice se incluye un examen de la aplicación al 787 de las tecnologías relativas a los materiales compuestos."[999]

6.149 Los Estados Unidos no formulan ninguna observación sobre la solicitud de las Comunidades Europeas.

6.150 Para que el examen sea completo, el Grupo Especial ha incluido un nuevo párrafo después del párrafo 10 en el que se declara lo siguiente: "Dentro del examen recogido en la sección C del presente apéndice se incluye un examen de la aplicación al 787 de las tecnologías relativas a los materiales compuestos."

43. Apéndice VII.F.2, párrafo 74

6.151 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que amplíe su explicación en la última oración del párrafo 74, en donde se explica que "las pruebas parecen indicar que la relación entre los costos de desarrollo más bajos y los precios de las LCA es menos directa de lo que sugiere el Profesor Cabral".[1000] Las Comunidades Europeas consideran que el Grupo Especial quería referirse a los "costos" de manera más general, en vez de a los "costos de desarrollo" específicamente (la expresión "costos de desarrollo" suele utilizarse para definir los costos de desarrollo específicos de un programa de una aeronave, y no para costos generales de investigación y desarrollo). Lo que es más importante, las Comunidades Europeas solicitan que, para que el informe sea más claro, el Grupo Especial identifique con mayor exactitud cómo considera que la relación es "menos directa".[1001]

---

[996] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 28.
[997] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 39.
[998] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 28.
[999] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 28.
[1000] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 30.
[1001] Petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, página 30.

6.152 Los Estados Unidos se oponen a la solicitud de las Comunidades Europeas. Indican que, a su juicio, el Grupo Especial quería distinguir entre "costos" de carácter más general y los costos de desarrollo o de investigación y desarrollo en cuestión en el párrafo 74.[1002]

6.153 El Grupo Especial ha revisado el párrafo 74 para aclarar que en la última oración quería referirse a costos en sentido general, frente a los costos de desarrollo para un programa de LCA específico, y aclarar con mayor exactitud por qué considera que la relación entre los costos y los precios de las LCA es menos directa de lo que da a entender el Profesor Cabral.

VII. CONSTATACIONES

A. INTRODUCCIÓN

7.1 En la presente diferencia, las Comunidades Europeas[1003] alegan que los Estados Unidos han actuado y continúan actuando de manera incompatible con el Acuerdo SMC al conceder subvenciones prohibidas o recurribles a The Boeing Company y a McDonnell Douglas Corporation antes de su fusión con Boeing (lo que las Comunidades Europeas denominan la "rama de producción de LCA de los Estados Unidos").[1004] Las Comunidades Europeas argumentan que estas subvenciones han sido o son concedidas por los Estados de Washington, Kansas e Illinois y municipios de dichos Estados y por el Gobierno de los Estados Unidos.

7.2 Por lo que respecta al Estado de Washington y municipios de dicho Estado, las Comunidades Europeas impugnan: i) diversas reducciones del tipo impositivo, bonificaciones fiscales y exenciones de impuestos previstas en una ley que el Estado de Washington adoptó en junio de 2003 con el fin retener a la industria aerospacial en el Estado de Washington y atraerla a él; ii) las reducciones del tipo impositivo adoptadas por la ciudad de Everett; y iii) una serie de incentivos fiscales y no fiscales previstos en el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site, concluido en diciembre de 2003 entre el Estado de Washington y municipios de dicho Estado, por un lado y Boeing, por otro.

7.3 Por lo que respecta al Estado de Kansas y municipios de dicho Estado, las Comunidades Europeas impugnan: i) las ventajas en materia de impuestos sobre la propiedad y las ventas concedidas por la ciudad de Wichita a instalaciones de producción de componentes de LCA mediante la emisión de bonos industriales; y ii) el pago por el Estado de Kansas de los intereses sobre los bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas que, según alegan las Comunidades Europeas, se utilizarán para facilitar la producción de una parte del fuselaje del Boeing 787.

7.4 Por lo que respecta al Estado de Illinois y municipios de dicho Estado, las Comunidades Europeas impugnan determinadas medidas por las que el Estado de Illinois, la ciudad de Chicago y el condado de Cook han reembolsado o sufragado ciertos costos relacionados con el traslado de la sede de Boeing o han concedido ciertas bonificaciones fiscales o reducciones de impuestos en relación con ese traslado.

[1002] Observaciones de los Estados Unidos sobre la petición de reexamen intermedio de las Comunidades Europeas, párrafo 41.

[1003] 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 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 1º de diciembre de 2009 la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea.

[1004] Las Comunidades Europeas utilizan por lo general el término "Boeing" de manera que incluye a McDonnell Douglas, salvo indicación en contrario, y en este informe aplicaremos el mismo criterio.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.5 Por lo que respecta al Gobierno de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas impugnan: i) los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales concedidos a Boeing en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo suscritos en el marco de ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA); ii) los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales concedidos a Boeing en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo suscritos en el marco de 23 programas de RDT&E del Departamento de Defensa (DOD); iii) los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales concedidos a empresas conjuntas o consorcios en los que participaba Boeing en el marco del Programa de Tecnología Avanzada del Departamento de Comercio; iv) la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD suscritos con Boeing; v) el reembolso de los gastos de investigación y desarrollo independientes y de oferta y propuesta de Boeing en el marco de contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD suscritos con Boeing; vi) la concesión por el Departamento de Trabajo de donaciones para contribuir a la formación de trabajadores del Boeing 787; y vii) beneficios fiscales en virtud de la legislación relativa a las empresas de ventas en el extranjero y la exclusión de los ingresos extraterritoriales.

7.6 Las alegaciones de las Comunidades Europeas con respecto a las medidas antes mencionadas pueden clasificarse en dos categorías. En primer lugar, las Comunidades Europeas alegan que dos de las supuestas subvenciones, a saber, los incentivos fiscales proporcionados por el Estado de Washington en virtud de la legislación adoptada en 2003 y las ventajas fiscales concedidas por el Gobierno Federal de los Estados Unidos en virtud de la legislación relativa a las empresas de ventas en el extranjero y la exclusión de los ingresos extraterritoriales, están prohibidas de conformidad con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. En segundo lugar, las Comunidades Europeas alegan que todas las subvenciones son recurribles de conformidad con el Acuerdo SMC y que, al recurrir a estas subvenciones, los Estados Unidos han causado y continúan causando efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas, en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

7.7 Las Comunidades Europeas piden que el Grupo Especial recomiende a los Estados Unidos que retiren sin demora las subvenciones prohibidas, como prescribe el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, y que adopten las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retiren las subvenciones recurribles, como prescribe el párrafo 8 del artículo 7 de dicho Acuerdo.

7.8 Los Estados Unidos piden que el Grupo Especial constate que han actuado de manera compatible con las obligaciones que les corresponden en el marco del Acuerdo SMC y rechace la reparación solicitada por las Comunidades Europeas.

7.9 El presente informe está estructurado del siguiente modo. En la sección VII.B se enuncian los principios pertinentes con respecto a la función del Grupo Especial, la interpretación de los tratados y la carga de la prueba. La sección VII.C contiene el texto de las decisiones adoptadas por el Grupo Especial en julio de 2007 sobre determinadas cuestiones preliminares. En la sección VII.D, el Grupo Especial examina si las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.[1005] El Grupo Especial pasa después a examinar en la sección VII.E si dos de las medidas impugnadas están prohibidas en

[1005] En la sección VII.D del presente informe las medidas se examinan por lo general en el mismo orden en que se examinaban en la primera y segunda comunicaciones escritas de las Comunidades Europeas. Además, el Grupo Especial ha examinado por lo general estas medidas recurriendo a los mismos epígrafes utilizados por las Comunidades Europeas en sus comunicaciones. Hemos adoptado la terminología utilizada por las Comunidades Europeas en sus epígrafes únicamente para facilitar la lectura; ello no implica necesariamente una opinión cualquiera por parte del Grupo Especial ni prejuzga ninguna de las cuestiones de hecho o de derecho en litigio.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

virtud del artículo 3 del Acuerdo SMC. En cuanto a las medidas que considera que son subvenciones específicas, el Grupo Especial examina en la sección VII.F la alegación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos, mediante el empleo de estas subvenciones, causa efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. En la sección VIII exponemos nuestras conclusiones y nuestra recomendación.

B. FUNCIÓN DEL GRUPO ESPECIAL, INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS Y CARGA DE LA PRUEBA

1. Función del Grupo Especial

7.10 El artículo 11 del ESD establece que la función de los grupos especiales de la OMC es hacer una "evaluación objetiva" del asunto, que incluya una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de 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. Interpretación de los tratados

7.11 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 vigentes de los acuerdos abarcados "de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público". Está perfectamente establecido que estas normas usuales de interpretación del derecho internacional público son los principios codificados en los artículos 31 y 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (la "Convención de Viena")[1006], en los que se dispone lo siguiente:

"ARTÍCULO 31

Regla general de interpretación

1. 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.

2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:

a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;

b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado.

3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:

a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones;

b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado;

[1006] Hecha en Viena, 23 de mayo de 1969, 1155 *United Nations Treaty Series* 331 (1980); 8 *International Legal Materials* 679 (1969).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c) toda forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes.

4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.

ARTÍCULO 32

Medios de interpretación complementarios

Se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:

a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o

b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable."

3. Carga de la prueba

7.12 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.[1007] Así pues, en la presente diferencia, las Comunidades Europeas son quienes están obligadas a demostrar que las medidas en litigio son subvenciones específicas, y en algunos casos subvenciones a la exportación, y que los Estados Unidos, mediante el uso de esas subvenciones, causan efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas. En términos generales, la carga de demostrar un hecho recae sobre la parte que lo afirma.[1008] Por consiguiente, incumbe también a los Estados Unidos presentar pruebas de los hechos que afirman.

7.13 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*.[1009] 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".[1010] Es indiscutible que las normas jurídicas internacionales que regulan el modo de satisfacer la carga de la prueba son aplicables al procedimiento de solución de diferencias de la OMC como elemento importante de su función de resolver diferencias respetando el imperio de la ley y las debidas garantías procesales.

[1007] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.
[1008] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.
[1009] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 104.
[1010] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 140.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

C. CUESTIONES PRELIMINARES

1. Decisión del Grupo Especial relativa a las solicitudes de ampliación de los derechos de tercero[1011]

7.14 El 21 de diciembre de 2006, el Brasil solicitó al Grupo Especial que se le concedieran 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". El Brasil sostiene que tiene un interés económico significativo en el sector de las aeronaves, y 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. Según el Brasil, la aceptación de su solicitud no daría lugar a que se enturbiara la distinción entre los derechos de las partes y los de los terceros. El 22 de diciembre de 2006, el Canadá solicitó al Grupo Especial que le concediera cualesquiera derechos de tercero ampliados concedidos al Brasil. El 9 de febrero de 2007, el Grupo Especial recibió observaciones de ambas partes en las que éstas se oponían a las solicitudes de ampliación de los derechos de tercero.

7.15 El 23 de febrero de 2007, el Grupo Especial informó a las partes y a los terceros de que había decidido no conceder derechos ampliados de tercero a ningún tercero en el presente procedimiento. El Grupo Especial indicó que en su debido momento daría a conocer sus razones. Las razones del Grupo Especial para rechazar la solicitud del Brasil y la solicitud condicional del Canadá son las siguientes.

7.16 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.[1012] 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.[1013] Por lo 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[1014], y hasta la fecha sólo por razones específicas se han concedido derechos de tercero adicionales en procedimientos de grupos

[1011] La decisión que se reproduce en los párrafos 7.14-7.18 fue comunicada inicialmente a las partes y los terceros el 30 de julio de 2007.

[1012] 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.

[1013] Informes del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafo 2.7; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 9; informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 7; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley de 1916*, párrafo 150; informes del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de 1916*, párrafo 6.32; informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 154; e informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.9.

[1014] 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.

especiales.[1015] 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[1016], de la importancia del comercio del producto de que se trata para determinados terceros[1017], 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[1018], de que al menos una de las partes esté de acuerdo en que se conceda la ampliación de los derechos de tercero[1019], de alegaciones de que las medidas en litigio derivan de un tratado internacional en el que determinados terceros son partes[1020], de que se había concedido la ampliación de los derechos de los terceros en procedimientos de grupos especiales relacionados[1021], y de diversas consideraciones prácticas derivadas de la intervención de un tercero como parte en un procedimiento de un grupo especial paralelo.[1022]

7.17 En el presente caso, el Brasil no ha invocado ante el Grupo Especial razones similares en apoyo de su solicitud de ampliación de los derechos de tercero. Aunque el Grupo Especial acepta que el Brasil tiene un interés sustancial en el sector de las aeronaves, estima que el interés del Brasil en el "sector de las aeronaves" en su conjunto no constituye una base suficiente para concederle derechos de tercero ampliados.[1023] El Brasil no ha alegado que fabrique grandes aeronaves civiles ni 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. El Brasil no ha alegado 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.[1024] Aunque el Brasil ha sido parte en varias diferencias de la OMC concernientes al sector de las aeronaves, esas diferencias afectaban a un producto (aeronaves para transporte regional) y a unas medidas (por ejemplo, créditos a la exportación de esas aeronaves) 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. Por último, ambas partes convienen en que en el presente caso la ampliación de los derechos de los terceros no está justificada.

[1015] Informes del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de 1916*, párrafo 6.33.

[1016] Informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8; e 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.

[1017] Informes del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafo 2.5.

[1018] Informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, anexo A, párrafo 7.

[1019] Informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[1020] Informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[1021] Informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[1022] Informe del Grupo Especial, *CE - Hormonas (Canadá)*, párrafo 8.17.

[1023] El Brasil sostiene que tiene un interés económico significativo en "el sector de las aeronaves" (Carta del Brasil al Grupo Especial, de fecha 21 de diciembre de 2006, 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 disciplinas pertinentes del Acuerdo SMC al "sector de las aeronaves civiles" (*Ibid.*, párrafo 8).

[1024] *Ibid*., párrafo 7.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.18 En consecuencia, rechazamos la solicitud del Brasil de que se le concedan derechos de tercero "ampliados" en el presente procedimiento.[1025]

2. Decisión del Grupo Especial relativa a la solicitud de una resolución preliminar con respecto al Anexo V del Acuerdo SMC presentada por las Comunidades Europeas[1026]

7.19 El 24 de noviembre de 2006, las Comunidades Europeas presentaron una solicitud de resoluciones preliminares con respecto al proceso de acopio de información previsto en el Anexo V del Acuerdo SMC. La solicitud de las Comunidades Europeas tiene su origen en la incapacidad de las partes para llegar a un acuerdo sobre la iniciación de un procedimiento del Anexo V en la diferencia antes mencionada y en la incapacidad de las partes para llegar a un acuerdo sobre el medio de transferir al presente Grupo Especial la información obtenida durante el procedimiento del Anexo V que se inició y terminó en el marco de la diferencia *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles* (DS317). Las Comunidades Europeas presentaron dos

[1025] 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, de fecha 9 de febrero de 2007, nota 13.

[1026] La decisión que se reproduce en los párrafos 7.19-7.24 fue comunicada inicialmente a las partes el 30 de julio de 2007. En apoyo de su solicitud de resolución preliminar, las Comunidades Europeas sostienen que la iniciación de un procedimiento del Anexo V es una "medida" del OSD que no está sujeta a consenso, y que "se adopta automáticamente" previa solicitud, a menos que haya consenso negativo para no adoptarla. Las Comunidades Europeas aducen además que determinadas disposiciones del Anexo V pueden aplicarse independientemente de que se haya o no designado un Facilitador o de que éste haya o no entrado en funciones. Con respecto a su solicitud subsidiaria formulada al amparo del artículo 13 del ESD, las Comunidades Europeas mantienen que esa disposición no establece ninguna limitación en cuanto al tipo de información que el Grupo Especial puede exigir, o al momento en que puede hacerlo. Las Comunidades Europeas también sostienen que el Grupo Especial, al determinar si ejerce sus facultades discrecionales en virtud del artículo 13, debe tener debidamente en cuenta los aspectos específicos de un caso de perjuicio grave y las prescripciones del debido proceso. Las Comunidades Europeas aducen que no solicitan al Grupo Especial que alivie la carga de la prueba que les corresponde, ni que establezca una presunción *prima facie* por ellas. Los Estados Unidos mantienen que no hay nada en el ESD ni en ningún otro lugar de los acuerdos abarcados que confiera a los grupos especiales la facultad de "pronunciarse" sobre la conducta del OSD, y que no hay ninguna disposición en dichos acuerdos que permita a los grupos especiales describir los deberes que ha de llevar a cabo el OSD, definir los procedimientos que éste ha de seguir en el desempeño de dichos deberes, ni evaluar si lo ha hecho adecuadamente. No hay nada en los acuerdos abarcados que respalde el argumento de las Comunidades Europeas de que la iniciación de un procedimiento del Anexo V es "automática" previa solicitud de la parte reclamante, y que está sujeta únicamente al consenso negativo. Por último, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos ya han realizado un procedimiento exhaustivo en el marco del Anexo V en relación con las alegaciones de las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos aducen asimismo que sería inapropiado, en este momento, que el Grupo Especial accediera a la solicitud formulada por las Comunidades Europeas al amparo del artículo 13. Los Estados Unidos sostienen además que el artículo 13 del ESD no autoriza a un grupo especial a recabar para una parte reclamante información que ésta - y no el grupo especial- considere "necesaria y pertinente".

solicitudes subsidiarias.[1027] En primer lugar, solicitaron al Grupo Especial que resolviera que se había iniciado el procedimiento del Anexo V en la presente diferencia y que los Estados Unidos estaban por tanto obligados a responder a determinadas preguntas que les habían formulado las Comunidades Europeas en una carta de fecha 25 de mayo de 2006. En segundo lugar, en caso de que el Grupo Especial no pudiera resolver que se había iniciado el procedimiento del Anexo V, las Comunidades Europeas solicitaron al Grupo Especial que ejerciera las facultades discrecionales que le confería el artículo 13 del ESD para plantear a los Estados Unidos algunas de estas preguntas, o todas ellas. En la respuesta que presentaron el 22 de marzo de 2007, los Estados Unidos pidieron al Grupo Especial que rechazara las dos solicitudes de las Comunidades Europeas. El Grupo Especial recibió también cartas del Canadá y el Brasil, de fecha 1º de diciembre de 2006 y 21 de diciembre de 2006, respectivamente, en las que se formulaban observaciones sobre las solicitudes de las Comunidades Europeas.

7.20 El Grupo Especial no está en condiciones de resolver que se ha iniciado un procedimiento del Anexo V en la presente diferencia. El párrafo 2 del Anexo V del Acuerdo SMC establece que, en los casos en que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 7, se someta la cuestión al OSD, y se haya demostrado la existencia de perjuicio grave, "{el OSD}, si se le pide, iniciará el procedimiento" previsto en el Anexo V. En el presente caso, las Comunidades Europeas solicitaron que se iniciara un proceso de acopio de información del Anexo V.[1028] Sin embargo, los Estados Unidos se negaron, por diversas razones, a aceptar que se iniciara un procedimiento del Anexo V en la presente diferencia. Las actas de las reuniones del OSD en las que se debatió esta cuestión muestran claramente que el OSD no emprendió nunca una acción para iniciar un procedimiento del Anexo V o para designar un representante del OSD, de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V. Antes bien, el OSD se limitó a "tomar nota" de las declaraciones hechas por los Miembros en esas reuniones.[1029]

7.21 Las Comunidades Europeas argumentan que la iniciación de un procedimiento del Anexo V no es una "decisión" del OSD que deba ser adoptada por consenso, sino una "acción" del OSD que no está sujeta a consenso y que "se produce automáticamente"[1030], previa petición, a no ser que haya un consenso negativo para no emprender esa acción. Al Grupo Especial no le convence el argumento de las Comunidades Europeas. Puede que la iniciación de un procedimiento del Anexo V no sea una "decisión" sujeta a consenso en el sentido del párrafo 4 del artículo 2 del ESD, pero de ello no se infiere que la iniciación de un procedimiento del Anexo V "se produce automáticamente" sin que haya alguna acción del OSD encaminada a iniciar el procedimiento. No vemos ningún fundamento para esta interpretación en el texto del párrafo 2 del Anexo V, que dice que "(el OSD), si se le pide, iniciará el procedimiento" previsto en el Anexo V. El término "*initiate*" ("iniciar") significa "*{b}egin, introduce, set going, originate*" ("comenzar, introducir, poner en marcha, originar").[1031] El sentido corriente del término "iniciar", utilizado en el contexto inmediato de una obligación positiva formulada en voz activa ("{el} OSD ... iniciará"), implica que es necesario algún tipo de acción por parte del OSD. Además, la interpretación que hacen las Comunidades Europeas del párrafo 2 del Anexo V impediría de hecho al OSD desempeñar papel alguno en la iniciación de un procedimiento del Anexo V, lo cual parece incompatible con el sentido corriente de los términos de esa disposición. Por último, la aceptación del argumento de las Comunidades Europeas de que cabe suponer que determinadas "acciones" del OSD "se producen automáticamente" sin que haya alguna indicación de

[1027] En su solicitud de 24 de noviembre de 2006, las Comunidades Europeas pidieron también al Grupo Especial que adoptara procedimientos para proteger la información comercial confidencial y la información comercial sumamente sensible.

[1028] WT/DS353/2 (distribuido también con la signatura WT/DS317/5), página 16.

[1029] WT/DSB/M/205, párrafos 75 y 76; WT/DSB/M/206, párrafo 26; WT/DSB/M/207, párrafo 101; WT/DSB/M/210, párrafo 104; y WT/DSB/M/212, párrafos 70 y 71.

[1030] Solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas, 24 de noviembre de 2006, párrafo 14.

[1031] *Shorter Oxford English Dictionary*, quinta edición, W.R. Trumble, A. Stevenson (editores) (Oxford University Press, 2002), volumen 1, página 1377.

acuerdo o acción efectiva del OSD podría tener consecuencias sistémicas de largo alcance y potencialmente sorprendentes que serían incompatibles con el objeto y fin de aportar "seguridad y previsibilidad" al sistema multilateral de comercio.[1032] Por estas razones concluimos que, aunque puede que la iniciación del procedimiento del Anexo V no esté sujeta a consenso, dicha iniciación no "se produce automáticamente", previa petición, sin que haya aluna acción del OSD encaminada a iniciar el procedimiento.

7.22 Rechazamos por tanto la solicitud de las Comunidades Europeas de que el Grupo Especial "resuelva que se ha iniciado el procedimiento del Anexo V solicitado por las Comunidades Europeas en la reunión del OSD de 21 de abril de 2006 y confirmado en la reunión del OSD de 17 de mayo de 2006".[1033] Las Comunidades Europeas pedían además que el Grupo Especial: i) "resuelva que los Estados Unidos están obligados a cooperar y a responder a las preguntas que se les han formulado en la carta de las Comunidades Europeas al Facilitador de 23 de mayo de 2006"; ii) "resuelva que el Sr. Mateo Diego-Fernández fue efectivamente designado como Facilitador en este procedimiento y, aun en el caso de que el Grupo Especial no emita esta resolución, conceda la reparación mencionada en los puntos anteriores y en los siguientes"; y iii) "adopte unos procedimientos de trabajo que permitan terminar a su debido tiempo el procedimiento del Anexo V antes de que concluya el plazo para la presentación de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas".[1034] Estas solicitudes adicionales dependen necesariamente de que el Grupo Especial resuelva que se ha iniciado el procedimiento del Anexo V. Por consiguiente rechazamos también estas solicitudes.

7.23 El Grupo Especial ha decidido que no ejercerá las facultades discrecionales que le confiere el artículo 13 del ESD para recabar información de los Estados Unidos antes de haber examinado cuidadosamente las primeras comunicaciones escritas de las partes. Recordamos que el párrafo 1 del artículo 13 del ESD otorga a un grupo especial el derecho de recabar la información "que considere necesaria y pertinente". En virtud del artículo 13 del ESD, "se atribuye a los grupos especiales una facultad discrecional amplia para determinar *cuándo* necesitan información para solucionar una diferencia y *qué* información necesitan".[1035] Sin embargo, un grupo especial no estará normalmente en condiciones de determinar qué información es "necesaria y pertinente", y por tanto no estará normalmente en condiciones de ejercer la facultad que le confiere el artículo 13 del ESD de recabar la información "que considere necesaria y pertinente" antes de haber examinado cuidadosamente las primeras comunicaciones escritas de las partes. Esto es especialmente aplicable cuando, como en el presente caso, una parte solicita a un grupo especial que transmita a otra parte cientos de preguntas relativas a una serie de medidas. Las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial debería hacer uso de las facultades discrecionales que le confiere el artículo 13 del ESD, teniendo en cuenta las "características específicas de un caso de perjuicio grave" y las "prescripciones relativas al debido proceso" para velar por "el pleno respeto de todos los derechos procesales conferidos a las Comunidades Europeas y reconocidos en el Anexo V del Acuerdo SMC".[1036] El Grupo Especial observa que la primera oración del párrafo 9 del Anexo V del Acuerdo SMC establece que en el proceso de acopio de información previsto en el Anexo V nada limitará la capacidad del grupo especial para procurarse la información adicional "que *estime esencial* para la debida solución de la diferencia" (sin cursivas en el original). Por consiguiente, incluso en un caso de perjuicio grave un grupo especial debe recabar información únicamente cuando pueda estar seguro de que esa información es necesaria (o "esencial"). Además, al haber tenido en cuenta las circunstancias particulares y la historia procesal de la presente diferencia, el Grupo Especial considera que no es necesario o pertinente ejercer las facultades discrecionales que le confiere el artículo 13 del ESD a fin de subsanar la incapacidad de las partes para llegar a un acuerdo sobre la iniciación de un

[1032] Véase el párrafo 2 del artículo 3 del ESD.
[1033] Solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 58.
[1034] *Ibid*.
[1035] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 192.
[1036] Solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas, párrafos 48 y 49.

procedimiento del Anexo V o sobre el medio de transferir al presente Grupo Especial la información obtenida durante el procedimiento del Anexo V relativo a la diferencia DS317.

7.24 El Grupo Especial exhorta a las partes a proseguir sus esfuerzos para llegar a un acuerdo sobre la cuestión de la información que ha de utilizarse en la presente diferencia.

D. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS EN LITIGIO CONSTITUYEN SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC

1. Introducción

7.25 En esta sección de su informe, el Grupo Especial examina la cuestión de si las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Comenzamos por enunciar el texto de estas disposiciones. A continuación exponemos nuestro planteamiento general para estimar la cuantía de cualesquiera subvenciones cuya existencia se haya constatado.

7.26 El artículo 1 del Acuerdo SMC se titula "Definición de subvención" y en su párrafo 1 establece lo siguiente:

> "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:
>
> > 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)[1];
> >
> > 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.

[1] De conformidad con las disposiciones del artículo XVI del GATT de 1994 (nota al artículo XVI), y las disposiciones de los anexos I a III del presente Acuerdo, no se considerarán subvenciones la exoneración, en favor de un producto exportado, de los derechos

> o impuestos que graven el producto similar cuando éste se destine al consumo interno, ni la remisión de estos derechos o impuestos en cuantías que no excedan de los totales adeudados o abonados."

7.27 El artículo 2 del Acuerdo SMC se titula "Especificidad" y en su párrafo 1 establece 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.
>
> 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.

[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.

[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."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.28 Los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC han sido interpretados y aplicados en varios informes de grupos especiales anteriores y del Órgano de Apelación.[1037] Hemos tenido en cuenta estos informes de grupos especiales anteriores y del Órgano de Apelación cuando eran pertinentes para una cuestión de derecho sometida al Grupo Especial.

7.29 Por lo que respecta a la existencia de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el Órgano de Apelación ha explicado que:

> "La evaluación de la existencia de una contribución financiera supone el examen de la *naturaleza de la transacción* a través de la cual un gobierno transfiere algo dotado de valor económico. Hay una amplia gama de transacciones que están comprendidas en el sentido de "contribución financiera", del párrafo 1 a) 1) del artículo 1."[1038]

7.30 Por lo que respecta a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el Órgano de Apelación ha explicado 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 determinando si el receptor ha recibido

---

[1037] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*; informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*; informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves*; informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*; informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*; informe del Grupo Especial, *Estados - Plomo y bismuto II*; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*; informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*; informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II)*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*; informe del Grupo Especial, *Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves*; decisión del Árbitro, *Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves (párrafo 6 del artículo 22 - Canadá)*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de Compensación (Enmienda Byrd)*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda III*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda IV*; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*; informe del Grupo Especial, *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 DRAM*; informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*; informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*; informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*; informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*; e informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*.

El informe del Grupo Especial, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles* se distribuyó el 30 de junio de 2010 y actualmente es objeto de apelación.

[1038] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 52 (sin cursivas en el original).

> una 'contribución financiera' en *condiciones más favorables* que las que hubiera podido obtener en el mercado."[1039]

7.31 Por lo que respecta al concepto de "especificidad", que figura en el artículo 2 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* explicó que:

> "En cierto punto que no está indicado con precisión en el texto del acuerdo y que puede variar dependiendo de las circunstancias particulares de cada caso, una subvención dejará de ser específica por estar *ampliamente disponible* en toda la economía *en medida suficiente* para no redundar en beneficio de un *grupo limitado particular de productores de determinados productos*. El texto mismo del párrafo 1 del artículo 2 indica que la especificidad es un concepto general y su amplitud o su precisión no pueden ser objeto de una definición cuantitativa rígida. Si una subvención es o no específica es algo que sólo se puede determinar caso por caso."[1040]

7.32 Corresponde a las Comunidades Europeas, como parte reclamante, demostrar, con respecto a cada una de las medidas impugnadas: i) que la medida que impugnan existe realmente; ii) que la medida entraña una contribución financiera de un organismo público en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC; iii) que la contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y iv) que la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Estas prescripciones son acumulativas. Por consiguiente, si el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado cualquiera de estos elementos, deberá constatar que las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una subvención específica.

7.33 Con respecto a la mayoría de las medidas en litigio, las Comunidades Europeas: i) presentan pruebas y argumentos relativos no sólo a la existencia de una medida específica de conformidad con los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, sino también a la cuantía de cada una de las supuestas subvenciones[1041]; ii) imputan una parte (y en muchos casos la totalidad) de la cuantía total de cada subvención concedida a lo que denominan la "división de LCA de Boeing"[1042]; y iii) piden al Grupo

---

[1039] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157 (sin cursivas en el original).

[1040] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1142 (sin cursivas en el original).

[1041] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, sección VI; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, sección III.

[1042] Antes de 1997, Boeing era una de las dos empresas de los Estados Unidos que producían grandes aeronaves civiles, siendo la otra McDonnell Douglas. Antes de 1997, estas dos empresas constituían la "rama de producción de LCA de los Estados Unidos". McDonnell Douglas se fusionó con Boeing en 1997. Después de la fusión, Boeing pasó a ser el único productor estadounidense de grandes aeronaves civiles. Boeing se divide en varios segmentos y dependencias comerciales. Boeing Commercial Airplanes ("BCA") es el segmento de Boeing que produce grandes aeronaves civiles y sus partes. "Integrated Defense Systems" (IDS) es el segmento de Boeing dedicado a la defensa, la inteligencia, las comunicaciones y el espacio. La dependencia de Boeing "Phantom Works" lleva a cabo actividades de investigación y desarrollo para ambos segmentos de la empresa. La "Boeing Capital Corporation" concede préstamos y arrendamientos financieros respaldados por activos para prestar apoyo a otras dependencias comerciales de Boeing organizando, estructurando y proporcionando financiación que facilite la venta y entrega de productos de Boeing. Las Comunidades Europeas definen la "división de LCA de Boeing" como "el segmento de Boeing que produce las LCA y sus partes". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 77. Las Comunidades Europeas explican que utilizan la expresión "división de LCA de Boeing" para referirse a las "divisiones de LCA" de Boeing y McDonnell Douglas anteriores a la fusión, así como a la "división de LCA" de Boeing posterior a la fusión, es decir, Boeing Commercial Airplanes. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 294, párrafo 710. Por consiguiente, entendemos que las Comunidades Europeas utilizan indistintamente las expresiones "división de LCA de Boeing", Boeing Commercial Airplanes (BCA) y "rama de producción de LCA de los Estados Unidos".

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Especial que adopte su estimación de la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing como la "mejor información disponible" y "saque conclusiones desfavorables" debido a la supuesta "falta de cooperación" en el proceso de acopio de información de conformidad con el Anexo V del Acuerdo SMC.[1043] El Grupo Especial expondrá brevemente su enfoque con respecto a estos tres elementos de la argumentación de las Comunidades Europeas.

7.34 Primero, en esta sección de su informe el Grupo Especial determinará no sólo si cada una de las medidas en litigio es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, sino también la cuantía de cualquier subvención cuya existencia se haya constatado, medida por medida.[1044]

7.35 Segundo, si determinamos que una medida constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, entonces, y sólo entonces, determinaremos la cuantía de la subvención que se imputa debidamente a la "división de LCA de Boeing". En nuestra opinión, la cuestión de si una medida impugnada constituye una subvención en el sentido del artículo 1 es distinta de la cuestión de qué *cuantía* de la subvención se imputa debidamente a la división de LCA de Boeing. Este enfoque es compatible con los informes de grupos especiales anteriores. En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial consideró que "el argumento ... acerca de la 'cuantía' o la 'parte' de la subvención ... no tiene relación con la investigación que hay que hacer con arreglo al artículo 1 del *Acuerdo SMC*. En este sentido, lo que hay que saber es si hay una 'contribución financiera' y si con ella se otorga un 'beneficio'".[1045] El Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM* explicó que:

> "es preciso abordar dos cuestiones distintas. La primera atañe a la *existencia* de un beneficio, y la segunda al *cálculo* de la cuantía de ese beneficio. En otras palabras, una constatación de que la contribución financiera se proporcionó en términos más favorables de los que ofrecía el mercado es, a nuestro entender, suficiente para constatar que existió un beneficio. Nuestra opinión se basa en nuestra interpretación del término 'beneficio' tal como figura en el párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que determina cuándo se considera que *existe* un beneficio, leído en el contexto del *Acuerdo SMC* y en particular del artículo 14 de dicho Acuerdo." [1046]

Además, el Grupo Especial observó que:

> "en el caso de que concluyéramos que la autoridad investigadora no estableció debidamente en primer lugar la *existencia* de un beneficio, no sería necesario ni adecuado que abordáramos esas cuestiones relativas al *cálculo* de la cuantía del beneficio."[1047]

[1043] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, sección IV y párrafos 132, 154, 168, 182, 194, 203, 230, 245, 261, 277, 325, 336, 361, 385, 406, 431, 450, 525, 549, 573, 589, 604, 619, 632, 651, 763, 799, 848, 876, 912 y 958.

[1044] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 126 ("{c}omo principio general, los grupos especiales tienen libertad para estructurar el orden de su análisis como estimen conveniente. Al hacerlo, cabe la posibilidad de que a los grupos especiales les resulte útil tener en cuenta la forma en que un Miembro reclamante les presenta una alegación").

[1045] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1119. Véanse también las respuestas de las partes a la pregunta 1.

[1046] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafo 7.178 (las cursivas figuran en el original).

[1047] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, nota 169 (las cursivas figuran en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.36 Aunque algunos de los argumentos que han formulado acerca de la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC se refieren al modo en que las subvenciones "están relacionadas con la producción" de LCA de Boeing, en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial las Comunidades Europeas reconocen lo siguiente:

> "En términos generales, y de conformidad con las constataciones del Órgano de Apelación, las Comunidades Europeas consideran que se otorga un 'beneficio' cuando 'el receptor ha recibido una contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.' El hecho de que las subvenciones estén 'relacionadas con la producción' de uno o varios modelos de LCA de Boeing no es estrictamente pertinente para la cuestión fundamental de si se otorga o no un 'beneficio' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Sin embargo, sí es pertinente para la cuestión de cómo *imputar* ese beneficio a cada LCA de Boeing, a fin de evaluar los consiguientes efectos desfavorables."[1048]

7.37 Tercero, la cuestión de si los Estados Unidos cooperaron o "no cooperaron en el proceso de acopio de información" en el sentido del párrafo 6 del Anexo V del Acuerdo SMC ha sido objeto de una amplia argumentación en la presente diferencia.[1049] El Grupo Especial no ve sin embargo ninguna necesidad práctica de pronunciarse sobre esta cuestión. El Grupo Especial recuerda que no está obligado a "cuantificar precisamente ... la cuantía de la subvención"[1050] y observa que ambas partes están de acuerdo en que, cuando no hay datos reales sobre la cuantía de una supuesta subvención, un grupo especial puede basar sus constataciones en una estimación de dicha cuantía. Más concretamente, en sus respuestas a una pregunta del Grupo Especial, ambas partes coinciden en que la utilización de estimaciones es compatible con la obligación de un grupo especial de hacer "una evaluación objetiva de los hechos" en el sentido del artículo 11 del ESD, y en que no es necesario que un grupo especial constate una "falta de cooperación" en el sentido del párrafo 6 del Anexo V del Acuerdo SMC para basarse en una estimación de la cuantía de una subvención a los efectos del análisis de la existencia de un perjuicio grave.[1051]

[1048] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 134 a), párrafo 123 (las cursivas figuran en el original) (no se reproduce la nota de pie de página). Las Comunidades Europeas añaden que "especialmente en lo que respecta al beneficio obtenido del programa RDT&E del DOD, la referencia al hecho de que está relacionado con 'la producción de todas las LCA de Boeing' (primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 764) sirve para dejar aún más claras las limitaciones del *alcance* de la *alegación* de las Comunidades Europeas". Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 134 a), párrafo 124 (sin cursivas en el original).

[1049] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 51-68; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 24-37; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 19-23; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 4; respuestas de las partes (y observaciones conexas) a las preguntas 2, 106, 107, 108, 316 y 317; comunicación escrita del Brasil, párrafos 3-8; respuesta del Brasil a la pregunta 4; declaración oral del Brasil, párrafos 3-6; comunicación escrita de China, párrafos 3-26; respuesta de China a la pregunta 4; comunicación escrita de Corea, párrafos 9-15; y respuesta de Corea a la pregunta 4.

[1050] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 467 ("En resumen, una lectura del párrafo 3 c) en el contexto del párrafo 8 del artículo 6 y del Anexo V indica que, al analizar si una subvención tiene una contención significativa de la subida de los precios, un grupo especial debería tener en cuenta la magnitud de la subvención impugnada y su relación con los precios del producto en el mercado pertinente. En muchos casos puede ser difícil decidir esta cuestión si no se ha realizado una evaluación de ese tipo. Sin embargo, 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.").

[1051] Respuestas de las partes a la pregunta 109.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.38 Con respecto a cada una de las medidas impugnadas, las Comunidades Europeas han presentado al Grupo Especial pruebas y argumentos en apoyo de su estimación de la cuantía de la subvención supuestamente concedida a Boeing. En los casos en que discrepan de la estimación que hacen las Comunidades Europeas de la cuantía de una supuesta subvención, los Estados Unidos han facilitado al Grupo Especial sus propias pruebas y argumentos para justificar su propia estimación, que por lo general es más baja. Si el Grupo Especial considerara que las pruebas o argumentos aportados por los Estados Unidos son insuficientes para rebatir las pruebas y argumentos presentados por las Comunidades Europeas, aceptaría la estimación de las Comunidades Europeas. En tales circunstancias, el Grupo Especial aceptaría la estimación de las Comunidades Europeas no en virtud de la "falta de cooperación" de los Estados Unidos, ni con el fin de sacar "conclusiones desfavorables", sino simplemente en virtud de la aplicación de los principios normales relativos a la carga de la prueba en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC. Del mismo modo, si el Grupo Especial considerara que las pruebas y argumentos aportados por los Estados Unidos son suficientes para rebatir las pruebas y argumentos presentados por las Comunidades Europeas, aceptaría la estimación de los Estados Unidos no en virtud de su "cooperación", sino simplemente en virtud de la aplicación de los principios normales relativos a la carga de la prueba en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC.

2. Estado de Washington y municipios de dicho Estado

a) Incentivos fiscales en virtud del HB 2294

i) Introducción

7.39 Las Comunidades Europeas argumentan que cada una de las medidas fiscales adoptadas en virtud de un proyecto de ley de la Cámara, órgano legislativo del Estado de Washington, constituye una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, otorga un beneficio a Boeing y es específica de conformidad con el artículo 2. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing como resultado de esas medidas fiscales durante el período 2004-2024 es de 3.560 millones de dólares aproximadamente.[1052]

7.40 Los Estados Unidos niegan que algunas de las medidas fiscales constituyan una contribución financiera y que algunas de ellas sean específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Además, según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han exagerado mucho la cuantía de cualquier beneficio otorgado a Boeing.

[1052] Las Comunidades Europeas presentan esta estimación en términos de ejercicios fiscales, es decir, 3.560 millones de dólares "desde el ejercicio fiscal 2004 hasta el ejercicio fiscal 2024". También presentan sus estimaciones de la cuantía de varias otras supuestas subvenciones en términos de ejercicios fiscales. Cuando examinamos en el presente informe la cuantía de las supuestas subvenciones, nos referimos simplemente a años, sin especificar si se trata de años civiles o ejercicios fiscales. Lo hacemos con ánimo de simplificar y porque las diferencias parecen ser mínimas y son sin duda irrelevantes para nuestras constataciones. Como explican las propias Comunidades Europeas en la nota 78 de su primera comunicación escrita:

> "Las cifras que figuran en este gráfico {CE - Prueba documental 17, *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*} proceden de diversas fuentes. Algunas de estas fuentes facilitan cifras en términos de ejercicios fiscales, mientras que otras lo hacen en términos de años civiles. Además, los ejercicios fiscales varían de una entidad otorgante a otras. Con ánimo de simplificar, y puesto que las diferencias son mínimas, las Comunidades Europeas no han intentado conciliar estas discrepancias."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) Las medidas en litigio

7.41 En 2003, el órgano legislativo del Estado de Washington aprobó el *Proyecto de Ley 2294 de la Cámara* ("HB 2294"), titulado "*An Act Related to Retaining and Attracting the Aerospace Industry to Washington State*".[1053] Este instrumento legislativo pretende "retener a la industria aerospacial en el Estado de Washington y atraerla a él" e incluye "amplios incentivos fiscales" encaminados a lograr ese objetivo.[1054]

7.42 El HB 2294 incluye cinco medidas fiscales que las Comunidades Europeas impugnan como subvenciones a la división de LCA de Boeing que causan efectos desfavorables y están también prohibidas de conformidad con el Acuerdo SMC.[1055] Las cinco medidas son las siguientes:

a) una reducción del impuesto sobre negocios y actividades ("B&O");

b) bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad;

c) exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, construcción y equipos;

d) exenciones del impuesto especial sobre arrendamientos; y

e) exenciones de los impuestos sobre la propiedad.

7.43 El HB 2294 entró en vigor en diciembre de 2003 cuando Boeing suscribió el "Memorándum de entendimiento para el Proyecto Olympus" ("el Memorándum de entendimiento") con el Estado de Washington.[1056] Si entró en vigor ese día fue porque el HB 2294 establece en su artículo 17 que:

> "entrará en vigor el primer día del mes en que el Gobernador y un fabricante de aviones comerciales firmen un memorándum de entendimiento relativo a una decisión definitiva positiva de ubicar una importante instalación de montaje final de aviones comerciales en el Estado de Washington." [1057]

7.44 Una "importante instalación de montaje final de aviones comerciales" se define en el HB 2294 como "un lugar con capacidad para producir al menos 36 aviones supereficientes al año". Además, en el artículo 17 del HB 2294, un "avión supereficiente" se define como "un avión con dos pasillos que transporte entre 200 y 350 pasajeros, que tenga una autonomía de más de 7.200 millas

---

[1053] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, HB 2294, preámbulo.

[1054] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, preámbulo y artículo 1.

[1055] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 69.

[1056] *Memorandum of Agreement for Project Olympus*, 19 de diciembre de 2003, CE - Prueba documental 57.

[1057] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, artículo 17. Observamos que la posibilidad de solicitar las medidas fiscales previstas en el HB 2294 no depende de la entrega del Boeing 787, que aún no se ha producido en septiembre de 2010. Aun cuando la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington sea una reducción fiscal *ad valorem* que, según declaran las Comunidades Europeas, "no se realiza por lo general hasta el año en que se entrega la aeronave" (*International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, página 2), se aplica a todas las aeronaves de Boeing fabricadas en Washington y no sólo al 787.

náuticas y una velocidad de crucero de aproximadamente mach 0,85 y que utilice entre un 15 y un 20 por ciento menos de combustible que otros aviones similares en el mercado".

7.45 El Memorándum de entendimiento confirma que el Acuerdo entre el Estado de Washington y Boeing relativo al Proyecto Olympus Master Site ("el MSA")[1058] constituye un acuerdo para ubicar una importante instalación de montaje final de aviones comerciales en el Estado de Washington, concretamente en la ciudad de Everett. Según las Comunidades Europeas, el HB 2294, el MSA y una ordenanza promulgada por la ciudad de Everett constituyen un "paquete de incentivos para Boeing" destinado a inducir a esta empresa a establecer en el Estado de Washington sus nuevas instalaciones de producción del 787.[1059]

7.46 Aunque el HB 2294 es el instrumento legislativo en virtud del cual se adoptan las medidas fiscales, el MSA confirma o reitera que el Estado de Washington aplicará a Boeing las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294. Por ejemplo, en lo que concierne a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, el MSA establece lo siguiente:

> "4.1 El Estado declara y garantiza a Boeing que el HB 2294 se ha promulgado de conformidad con todas las leyes y que está y se mantiene plenamente vigente, quedando únicamente supeditado ... a la eventualidad que en él se indica ...
>
> 4.1.1 El Estado...acuerda que Boeing tendrá derecho a una reducción del tipo del ... impuesto B&O de conformidad con el HB 2294 ... El Estado no suspenderá o revocará la reducción del tipo impositivo autorizada por el HB 2294, ni exigirá su reembolso." [1060]

Reducción del impuesto B&O del Estado de Washington

7.47 El impuesto B&O es el principal impuesto aplicado a las empresas en el Estado de Washington.[1061] Se trata de un impuesto sobre "los ingresos brutos de todas las empresas que operan en el Estado de Washington, como medida del privilegio de realizar actividades comerciales".[1062] Por "ingresos brutos" se entiende el producto bruto de las ventas, la renta bruta de las empresas o el valor de los productos, según proceda.[1063] Los contribuyentes están sujetos a un impuesto sobre las actividades que realizan en el Estado de Washington, como la fabricación, la venta al por mayor, la venta al por menor o el suministro de servicios.[1064]

7.48 El HB 2294 reduce el tipo del impuesto B&O aplicado a los fabricantes de aviones comerciales o sus componentes. En concreto, la reducción del impuesto sobre el valor de las aeronaves comerciales fabricadas y del impuesto sobre las ventas de esas aeronaves, cuando el vendedor es también el fabricante, se realiza en dos etapas. El HB 2294 prevé una reducción del tipo impositivo del 0,484 por ciento (o el 0,471 por ciento en el caso de las ventas al por menor) al 0,4235 por ciento el 1º de octubre de 2005, y una nueva reducción al 0,2904 por ciento el 1º de julio de 2007 o en la fecha en que comience el montaje final de un avión "supereficiente", si ésta es

---

[1058] *Project Olympus Master Site Development and Location Agreement Between the Boeing Company and the State of Washington, County of Snohomish, City of Everett and Certain Other Governmental Units and Authorities of or in the State of Washington ("MSA")*, 19 de diciembre de 2003, CE - Prueba documental 58.

[1059] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 81.

[1060] Con respecto a las disposiciones equivalentes del MSA relativas a los demás incentivos fiscales del HB 2294, véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 111, 113, 115, 119, 121, 124 y 128. Véase también *MSA*, CE - Prueba documental 58.

[1061] *Final Bill Report, HB 2294*, sin fecha, CE - Prueba documental 90.

[1062] *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179.

[1063] *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179.

[1064] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 429.

posterior.[1065] El "montaje final" se define como la actividad consistente en montar un avión a partir de los componentes necesarios para su funcionamiento mecánico, de manera que el avión comercial acabado esté listo para ser entregado al cliente final.[1066] Las reducciones de impuestos se aplicarán hasta 2024 a no ser que al 31 de diciembre de 2007 no haya comenzado el montaje final de una aeronave supereficiente, en cuyo caso el tipo impositivo vuelve a ser del 0,484 por ciento para las actividades de fabricación y venta al por mayor y del 0,471 por ciento para las actividades de venta al por menor.[1067] Puesto que el montaje final del 787, que, según convienen las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, satisface la definición de "avión supereficiente", comenzó en Washington en el primer semestre de 2007, los tipos impositivos reducidos se mantendrán hasta 2024.

7.49 Las disposiciones pertinentes del HB 2294 (véanse los artículos 3(13) y 4(13)) establecen lo siguiente:

> "13 (a) A partir del 1º de octubre de 2005, para toda persona que realice en este Estado actividades de fabricación de aviones comerciales o de sus componentes, la cuantía del impuesto aplicado en relación con dichas actividades será, en el caso de los fabricantes, igual al valor del producto fabricado y, en el caso de los elaboradores por encargo remunerado, igual a la renta bruta de la empresa, multiplicado por:
>
> (i) el 0,4235 por ciento desde el 1º de octubre de 2005 hasta el 30 de junio de 2007, o hasta el día precedente a la fecha en que comience el montaje final de un avión supereficiente en el Estado de Washington, si éste es posterior, según se establece en el artículo 17 de esta ley; y
>
> (ii) el 0,2904 por ciento a partir del 1º de julio de 2007, o la fecha en que en que comience el montaje final de un avión supereficiente en el Estado de Washington, si ésta es posterior, según se establece en el artículo 17 de esta ley.
>
> (b) A partir del 1º de octubre de 2005, para toda persona que realice en este Estado actividades de venta, al por menor o al por mayor, de aviones comerciales, o de sus componentes, fabricados por ella misma, la cuantía del impuesto aplicado en relación con dichas actividades será igual al producto bruto de las ventas de aviones o sus componentes, multiplicado por:
>
> (i) el 0,4235 por ciento desde el 1º de octubre de 2005 hasta el 30 de junio de 2007, o hasta el día precedente a la fecha en que comience el montaje final de un avión supereficiente en el Estado de Washington, si éste es posterior, según se establece en el artículo 17 de esta ley, y
>
> (ii) el 0,2904 por ciento a partir del 1º de julio de 2007, o de la fecha en que comience el montaje final de un avión supereficiente en el Estado de Washington, si ésta es posterior, según se establece en el artículo 17 de esta ley.
>
> ...

[1065] Véase *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54. Véanse los artículos 3 (13) y 4(13); la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 105; y la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 438.

[1066] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, artículo 17.

[1067] Véase *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), HB 2294*. Véanse los artículos 3(13) y 4(13); la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 105; y la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 438.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

(e) El párrafo 13 no se aplicará después del 1º de julio de 2024, o del 31 de diciembre de 2007 si para esa fecha no ha comenzado el montaje de un avión supereficiente, según se establece en el artículo 17 de esta ley." [1068]

Bonificaciones fiscales B&O del Estado de Washington para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad

7.50 El HB 2294 incluye tres bonificaciones fiscales B&O relacionadas con determinados gastos de desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos e impuestos sobre la propiedad. Las Comunidades Europeas citan el *Black's Law Dictionary* para explicar que una bonificación fiscal es una cantidad directamente deducida del total de las obligaciones fiscales B&O de un contribuyente.[1069]

7.51 El artículo 7 del HB 2294 establece una *bonificación fiscal B&O para desarrollo previo a la producción* aplicable a cualquier "fabricante o elaborador por encargo remunerado de aviones comerciales, o de sus componentes", para sus gastos en determinadas actividades de investigación, diseño e ingeniería relacionados con la aeronáutica que se llevan a cabo con ocasión del desarrollo de un producto. La bonificación es igual al 1,5 por ciento de los gastos en desarrollo previo a la producción que cumplen los requisitos exigidos. Puede solicitarse desde el 1º de julio de 2005, aunque las bonificaciones devengadas antes de esa fecha pueden ser acumuladas y arrastradas. La bonificación expira el 1º de julio de 2024.

7.52 El artículo 7 del HB 2294 establece lo siguiente:

"(1)(a) Al calcular el impuesto aplicado con arreglo a lo dispuesto en este capítulo, se concede una bonificación a toda persona que incurra en gastos en desarrollo previo a la producción después de la fecha de entrada en vigor de esta ley.

...

(2) La bonificación es igual a la cuantía de los gastos en desarrollo previo a la producción en que incurra una persona, multiplicada por el 1,5 por ciento.

(3) A reserva de lo dispuesto en el párrafo (1)(b) de este artículo, la bonificación se aplicará a los impuestos pagaderos en el mismo año civil en que se haya incurrido en los gastos en desarrollo previo a la producción que reúna los requisitos exigidos ... La bonificación correspondiente a cada año civil no excederá de la cuantía del impuesto que en otro caso se percibiría en ese año civil con arreglo a lo dispuesto en este capítulo. No podrán concederse reembolsos en lugar de una bonificación.

...

(5) ...

(b) Por "persona" se entiende ... un fabricante o elaborador por encargo remunerado de aviones comerciales, o de sus componentes ...

(c) Por "desarrollo previo a la producción" se entiende las actividades de investigación, diseño e ingeniería que se llevan a cabo en relación con el desarrollo de un producto ...

[1068] Véase *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1069] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 109.

...

(e) Por "desarrollo previo a la producción que reúna los requisitos exigidos" se entiende el desarrollo previo a la producción en el sector de la aeronáutica que se lleva a cabo en este Estado.

(f) Por "gastos en desarrollo previo a la producción que reúna los requisitos exigidos" se entiende los gastos de explotación, incluidos los salarios ... beneficios, suministros y gastos en material informático en que se incurre directamente con ocasión del desarrollo previo a la producción que reúna los requisitos exigidos." [1070]

7.53 El artículo 8 del HB 2294 otorga una *bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos* a todo "fabricante de aviones comerciales" para sus gastos en ordenadores y programas informáticos de diseño y desarrollo previo a la producción, utilizados principalmente para el diseño digital y el desarrollo de aviones comerciales, en que haya incurrido entre el 1º de julio de 1995 y el 1º de julio de 2003. La bonificación es igual al 8,44 por ciento del precio de compra de estos bienes.

7.54 En concreto, el artículo 8 del HB 2294 establece lo siguiente:

"(1) Al calcular el impuesto aplicado con arreglo a lo dispuesto en este capítulo, se concede una bonificación para las inversiones relacionadas con los ordenadores y programas informáticos de diseño y desarrollo previo a la producción adquiridos entre el 1º de julio de 1995 y la fecha de entrada en vigor de esta ley y utilizados por la persona beneficiaria principalmente para el diseño digital y el desarrollo de aviones comerciales. La bonificación será igual al precio de compra de estos bienes, multiplicado por el 8,44 por ciento. La bonificación recibida en un año civil no podrá exceder de 10 millones de dólares y la bonificación total recibida con arreglo a lo dispuesto en este artículo por una sola persona durante el período de vigencia no podrá exceder de 20 millones de dólares. La bonificación podrá ser arrastrada hasta que se agote.

...

(2)(c) Por "persona beneficiaria" se entiende...un fabricante de aviones comerciales." [1071]

7.55 El artículo 15 del HB 2294 prevé la concesión de una *bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad*. Esta bonificación es igual a los impuestos estatales y locales pagaderos sobre ciertos bienes utilizados en la fabricación de aviones comerciales o de sus componentes. Los tres tipos de impuestos sobre la propiedad que reúnen los requisitos exigidos son los siguientes:

(a) los impuestos sobre los nuevos edificios, y los terrenos en los que éstos se ubican, utilizados en la fabricación de aviones y de sus componentes;

(b) los impuestos sobre el aumento del valor imponible de un edificio utilizado en la fabricación de aeronaves o de sus componentes, debido a su renovación o ampliación; y

[1070] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1071] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

(c) los impuestos sobre determinadas máquinas y equipos utilizados en la fabricación de aviones comerciales o de sus componentes.

7.56 En concreto, el artículo 15 del HB 2294 establece lo siguiente:

"(1) Al calcular el impuesto aplicado con arreglo a lo dispuesto en este capítulo, se concede una bonificación para los impuestos sobre la propiedad pagaderos durante el año civil.

(2) La bonificación es igual a:

(a)(i) Los impuestos sobre la propiedad aplicados a los nuevos edificios, y a los terrenos en los que éstos se ubican, que se hayan construido después de la fecha de entrada en vigor de esta ley y que sean utilizados en la fabricación de aviones comerciales o de sus componentes; o

(ii) Los impuestos sobre la propiedad imputables a un aumento del valor imponible de un edificio utilizado en la fabricación de aviones comerciales o de sus componentes, debido a su renovación o ampliación, después de la fecha de entrada en vigor de esta ley; y

(b) Los impuestos sobre la propiedad aplicados a las máquinas y equipos ... utilizados en la fabricación de aviones comerciales o de sus componentes y adquiridos después de la fecha de entrada en vigor de esta ley." [1072]

Exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos y para servicios y equipos de construcción en el Estado de Washington

7.57 Además del impuesto B&O, el Estado de Washington aplica un impuesto sobre las ventas al por menor y un impuesto sobre la utilización. El impuesto sobre las ventas al por menor es un impuesto sobre las ventas de bienes muebles tangibles y de determinados servicios. El impuesto sobre la utilización es un impuesto sobre el valor de los bienes muebles tangibles y determinados servicios por los que no se ha pagado el impuesto sobre las ventas al por menor del Estado de Washington.

7.58 El HB 2294 establece dos exenciones para los impuestos sobre las ventas y la utilización, a saber, una exención relativa a los ordenadores, periféricos y programas informáticos y una exención relativa a determinados servicios y equipos de construcción.[1073]

7.59 Los artículos 9 y 10 del HB 2294 establecen *exenciones de impuestos sobre ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos,* cuando los equipos informáticos son comprados o utilizados para el desarrollo de aviones comerciales, o de sus componentes, por fabricantes o elaboradores por encargo remunerado de dichos aviones o de sus componentes.

[1072] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

[1073] Se dice que algo está "*tax-exempt*" ("exento de impuestos") cuando goza de "*freedom from a liability to be taxed*" ("exoneración de la sujeción a impuestos") o cuando está "*freed or released from an obligation or requirement*" ("exonerado o dispensado de una obligación o prescripción") fiscal, o cuando "*[is] not legally subject to taxation*" ("no está legalmente sujeto a impuestos") (*Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volumen II, página 3192; *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), página 350 y *Black's Law Dictionary*, séptima edición, B.A. Garner (editor) (West Group, 1999), respectivamente).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Además, la mano de obra y los servicios utilizados para instalar los equipos informáticos están exentos de los impuestos sobre las ventas y la utilización.

7.60 Más concretamente, el HB 2294 establece lo siguiente:

> "9(1) {El impuesto sobre las ventas} no se aplicará a las ventas de ordenadores, periféricos y programas informáticos, que en otro caso no podrían acogerse a la exención ..., de un fabricante o elaborador por encargo remunerado de aviones comerciales o de sus componentes, utilizados principalmente en el desarrollo, el diseño y la ingeniería de esos productos, ni a las ventas o gastos relacionados con la mano de obra y los servicios necesarios para la instalación de los ordenadores, periféricos o programas informáticos ...
>
> ...
>
> 10(1) Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a la utilización de ordenadores, periféricos o programas informáticos, que en otro caso no podrían acogerse a la exención, ... por un fabricante o elaborador por encargo remunerado de aviones comerciales o de sus componentes, utilizados principalmente con ocasión del desarrollo, el diseño y la ingeniería de esos productos, ni a la utilización de la mano de obra y los servicios necesarios para la instalación de los ordenadores, periféricos o programas informáticos." [1074]

7.61 Los artículos 11 y 12 del HB 2294 establecen una *exención de impuestos sobre las ventas para servicios y equipos de construcción*. La exención se aplica a la mano de obra y los servicios utilizados en la construcción de nuevos edificios por un fabricante de aviones supereficientes o por un distrito portuario que tenga la intención de arrendarlos a ese fabricante, así como a los bienes muebles tangibles incorporados como componentes de dichos edificios. Los edificios deberán utilizarse exclusivamente en la fabricación de aviones supereficientes.

7.62 Más concretamente, el HB 2294 establece lo siguiente:

> "11(1) {El impuesto sobre las ventas} no se aplicará a los gastos relacionados con la mano de obra y los servicios utilizados en la construcción de nuevos edificios por un fabricante dedicado a la fabricación de aviones supereficientes, o por un distrito portuario para arrendarlos a un fabricante dedicado a la fabricación de aviones supereficientes, ni a las ventas de bienes muebles tangibles que serán incorporados como elementos o componentes de esos edificios en el curso de la construcción, ni a la mano de obra y los servicios necesarios para instalar, en el curso de la construcción, accesorios para los edificios que en otro caso no podrían acogerse a la exención ...
>
> ...
>
> (3) La exención prevista en este artículo se aplica a los edificios, o partes de los edificios, utilizados exclusivamente en la fabricación de aviones supereficientes, incluidos los edificios utilizados para el almacenamiento de materias primas y productos acabados." [1075]

[1074] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1075] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Exenciones del impuesto especial sobre arrendamientos y de los impuestos sobre la propiedad del Estado de Washington

7.63 El Estado de Washington aplica un impuesto especial sobre los arrendamientos a la utilización y posesión por particulares o empresas privadas de bienes muebles o inmuebles públicos. Este impuesto puede ser aplicado por el Estado de Washington o por sus ciudades y condados. Todos los impuestos especiales locales sobre arrendamientos se deducen del impuesto especial sobre arrendamientos del Estado.

7.64 El artículo 13 del HB 2294 establece *una exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* para los fabricantes de aviones supereficientes que arriendan instalaciones de un distrito portuario recientemente construidas para su uso exclusivo en la fabricación de aviones supereficientes. Sin embargo, si el arrendatario solicita la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad, no puede solicitar también la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos.

7.65 Más concretamente, el artículo 13 del HB 2294 establece lo siguiente:

> "(1) Toda renta obtenida del arrendamiento de instalaciones de distritos portuarios que estén exentas del impuesto de conformidad con los artículos 11 o 12 de esta Ley {es decir, que estén exentas de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción} y que sean utilizadas por un fabricante dedicado a la fabricación de aviones supereficientes ... estará exenta del impuesto con arreglo a lo dispuesto en este capítulo. Toda persona que reciba la bonificación prevista en el artículo 15 de esta ley {es decir, la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad} no podrá acogerse a la exención que se establece en este artículo." [1076]

7.66 El Estado de Washington aplica un impuesto sobre la propiedad a todos los bienes muebles o inmuebles, sobre la base de su valor de mercado, a no ser que estos bienes estén expresamente exentos en virtud de la ley.[1077]

7.67 El artículo 14 del HB 2294 establece una *exención del impuesto sobre la propiedad* para los arrendatarios de instalaciones de un distrito portuario (cuando esas instalaciones hayan sido construidas recientemente por el distrito portuario para arrendarlas a un fabricante de aviones supereficientes). La exención no se aplica a las personas que hayan solicitado la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad.

7.68 Más concretamente, el artículo 14 del HB 2294 establece lo siguiente:

> "(1) A partir del 1º de enero de 2005, todos los edificios, máquinas, equipos y otros bienes muebles de los arrendatarios de un distrito portuario que reúnan las condiciones establecidas en los artículos 11 y 12 de esta ley {es decir, los artículos relativos a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción}, que se utilicen exclusivamente en la fabricación de aviones supereficientes, estarán exentos del impuesto sobre la propiedad. Toda persona que reciba la bonificación prevista en el artículo 15 de esta ley {es decir, la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad} no podrá acogerse a la exención que se establece en este artículo."[1078]

[1076] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1077] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 126; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 509.
[1078] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de cada una de las medidas

7.69 Las Comunidades Europeas argumentan que cada una de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 constituye una contribución financiera a Boeing porque entraña una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1079]

7.70 Las Comunidades Europeas afirman que, en el asunto *Estados Unidos - EVE*, el Órgano de Apelación constató que el análisis prescrito en el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 exige una comparación entre el tipo impositivo de que se trate y un "punto de referencia normativo, definido", y que este punto de referencia lo constituyen "las normas fiscales que cada Miembro haya establecido libremente".[1080] Además, cuando es posible identificar la medida en litigio como una "excepción" a una normal fiscal "general", es conveniente aplicar el criterio "de no ser por" para determinar si se condonan ingresos que en otro caso se percibirían. Si no es posible identificar una norma general y una excepción a esta norma, puede que sea necesario un análisis adicional para comparar el trato fiscal otorgado a "ingresos legítimamente comparables".[1081]

La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales que, según convienen las partes, han sido utilizadas por Boeing

7.71 No hay desacuerdo entre las partes en que Boeing ha solicitado la reducción del impuesto B&O, las bonificaciones fiscales B&O y la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos.

7.72 Por lo que respecta a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, las Comunidades Europeas argumentan que un análisis "de no ser por" es el criterio que conviene aplicar a la reducción del tipo del impuesto B&O.[1082] Las Comunidades Europeas sostienen que antes de la promulgación del HB 2294, el tipo general del impuesto B&O aplicado a las manufacturas era del 0,484 por ciento. El HB 2294 tuvo como efecto que los fabricantes de aviones comerciales y de sus componentes quedaran exentos de este tipo general. De no haber sido por el HB 2294, esos fabricantes de aeronaves y sus componentes habrían estado sujetos a un tipo impositivo más alto, del 0,484 por ciento.[1083]

7.73 Las Comunidades Europeas sostienen que si el Grupo Especial considera que el criterio "de no ser por" no es adecuado y constata que es necesario comparar el trato fiscal otorgado a los ingresos brutos derivados de las manufacturas aeroespaciales con "ingresos legítimamente comparables" o con un "punto de referencia normativo, definido", el tipo general para las manufacturas del 0,484 por ciento, establecido en el artículo 82.04.240 del *Código Revisado de Washington,* es el punto de referencia normativo pertinente, ya que permite comparar el trato fiscal otorgado a "ingresos

[1079] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 130. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 429, donde afirman que la contribución financiera es recibida por Boeing y por los proveedores de componentes de LCA, quienes la transfieren a Boeing.

[1080] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 35, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.

[1081] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 36.

[1082] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 37.

[1083] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 37 y 38.

legítimamente comparables", es decir, los ingresos derivados de las actividades manufactureras en general, con los ingresos derivados de las actividades de fabricación de aeronaves.[1084]

7.74 Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos incurren en error al conceder importancia al hecho de que se haya ajustado el tipo del impuesto B&O para otras actividades manufactureras específicas distintas de la fabricación de aeronaves.[1085] Las Comunidades Europeas argumentan que es posible que estos ajustes sean también subvenciones, pero no están en litigio en la presente diferencia.[1086] Según las Comunidades Europeas, no existe una regla o norma general que rija estos ajustes, por ejemplo una norma general para asegurar la equidad entre los tipos efectivos, como aducen los Estados Unidos.[1087] Por consiguiente, las Comunidades Europeas afirman que, contrariamente a lo que argumentan los Estados Unidos, la gama de tipos impositivos aplicados a las manufacturas, ya sean nominales o efectivos, no puede servir como punto de referencia normativo para comparar la reducción del impuesto B&O concedida a los fabricantes de aeronaves.[1088]

7.75 Las Comunidades Europeas afirman que las bonificaciones fiscales B&O y las exenciones de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos constituyen una condonación de ingresos que en otro caso se percibirían.[1089] Puesto que los Estados Unidos no lo discuten, las Comunidades Europeas no se explayan sobre este punto.

> La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales respecto de las cuales hay desacuerdo en cuanto a si Boeing ha utilizado las subvenciones

7.76 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que Boeing no ha utilizado nunca la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad. Sostienen que, incluso si no se hubieran utilizado nunca esas subvenciones, las medidas fiscales son preceptivas y en la actualidad los fabricantes de aviones supereficientes tienen derecho o están autorizados a beneficiarse de ellas. Por consiguiente, constituyen una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1090] Las Comunidades Europeas señalan que, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, Boeing "reúne las condiciones" para beneficiarse de las medidas fiscales en litigio, independientemente de si ha hecho o no uso de ellas.[1091]

7.77 Más concretamente, las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción* no constituye una contribución financiera porque Boeing no se ha aprovechado, ni se aprovechará nunca, de esa exención fiscal, habida cuenta de que no ha construido ni arrendado nuevos

---

[1084] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 39-41.

[1085] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32.

[1086] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 126.

[1087] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 118.

[1088] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 124.

[1089] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 130.

[1090] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 82; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 339.

[1091] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafos 335 y 336.

edificios o instalaciones en relación con su avión "supereficiente", el 787.[1092] Las Comunidades Europeas argumentan que los Estados Unidos no han aportado pruebas que justifiquen su afirmación de que Boeing no ha utilizado ni utilizará la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción. Los apéndices del MSA que citan los Estados Unidos no demuestran que Boeing está utilizando únicamente sus instalaciones actuales para fabricar el 787. Las Comunidades Europeas observan que, en realidad, el MSA indica que el lugar donde se lleva a cabo la fabricación consiste en "parcelas" que podrían utilizarse para construir nuevos edificios. Además, Boeing podría optar por derribar los edificios actuales para construir otros nuevos.[1093]

7.78 Las Comunidades Europeas rechazan también el argumento de los Estados Unidos de que Boeing no "reúne las condiciones" para beneficiarse de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización. Incluso si Boeing no utiliza ni utilizará las exenciones, sigue "reuniendo las condiciones" para beneficiarse de ellas. De hecho, el MSA prevé que el Estado las "aplicará" a Boeing. Las exenciones de impuestos son preceptivas y están a disposición de los fabricantes de "aviones supereficientes" hasta 2024. Si Boeing decidiera construir nuevos edificios, se le concederían inmediatamente los incentivos. Por consiguiente, las exenciones son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque los ingresos que se vayan a condonar en el futuro constituyen una contribución financiera mientras se tenga derecho o se esté autorizado a beneficiarse de las ventajas fiscales.*[1094]*

7.79 Por último, las Comunidades Europeas observan que la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington, en la que se basan los Estados Unidos para determinar la cuantía de las subvenciones, indica que Boeing está recibiendo una bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad que gravan "una nueva construcción relacionada con el avión 7E7" en Everett. Según las Comunidades Europeas, esta construcción reúne también las condiciones para beneficiarse de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización.[1095]

7.80 Por lo que respecta a la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* y a la *exención del impuesto sobre la propiedad,* las Comunidades Europeas sostienen que Boeing puede estar realizando transacciones de venta con retrocesión en arrendamiento con un distrito portuario.[1096] Boeing podría derribar sus instalaciones actuales para construir nuevos edificios y realizar transacciones de venta con retrocesión en arrendamiento con respecto a estos nuevos edificios.[1097] De hecho, el MSA contempla expresamente la posibilidad de que se realicen transacciones de venta con retrocesión en arrendamiento entre Boeing y un distrito portuario, y en la Ratificación de los compromisos del Proyecto Olympus se declara que "el Puerto de Everett comprará unos nueve acres de terrenos pertenecientes a Boeing y se los retrocederá en arrendamiento durante 20 años".[1098]

[1092] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 503.

[1093] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239.

[1094] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 82 y nota 127.

[1095] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 337. *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1096] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 333.

[1097] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 333.

[1098] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 125; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 338.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, estos documentos no pueden servir de base para concluir que Boeing no está arrendando instalaciones a un distrito portuario.[1099]

7.81 Por último, las Comunidades Europeas aducen que Boeing puede solicitar tanto la bonificación fiscal B&O del Estado de Washington para los impuestos sobre la propiedad *como* la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos *y* la exención del impuesto sobre la propiedad.[1100] Según las Comunidades Europeas, de año a año Boeing puede elegir entre solicitar la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad o las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad.[1101] Además, Boeing podría establecer dos personas jurídicas distintas, una que reúna los requisitos para recibir la bonificación fiscal B&O y la otra para acogerse a las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad, con lo que Boeing se acogería a las tres medidas fiscales en el mismo año.[1102]

Ingresos que se vayan a condonar en el futuro

7.82 Las Comunidades Europeas incluyen en su cálculo de la cuantía de las subvenciones los ingresos que se vayan a condonar en el futuro. Rechazan el argumento de los Estados Unidos de que el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 exige que la cuantía de una contribución financiera se limite a los ingresos que se hayan condonado realmente en el pasado. Según las Comunidades Europeas este argumento se basa en un error fundamental. El párrafo 1 del artículo 1 no se refiere a la cuestión de la cuantía de la subvención.[1103] El párrafo 1 a) 1) del artículo 1 trata únicamente de la *existencia* de una contribución financiera, no de su cuantía. La cuestión de la cuantía de la subvención sólo se plantea en el contexto de una indagación sobre los efectos desfavorables.[1104] Las Comunidades Europeas argumentan que los Estados Unidos incurren en error al afirmar que el texto del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 está redactado en pretérito. El párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 establece, en la versión inglesa, que se considerará que existe una contribución financiera cuando "*government revenue that* is *otherwise due* is *foregone or not collected*" ("*se condonen* o no *se recauden* ingresos públicos que en otro caso se percibirían").[1105] Si esta disposición estuviera redactada en pretérito, diría que "*government revenue that* was *otherwise due* was *foregone or not collected*" ("*se condonaron* o no *se recaudaron* ingresos públicos que en otro caso se habrían percibido"). Las versiones española y francesa del Acuerdo SMC confirman esta interpretación.[1106]

7.83 Según las Comunidades Europeas, lo importante en el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 es saber si existe un derecho a la contribución financiera, más que saber en qué momento se produce realmente la condonación de los ingresos.[1107] Si no fuera así, los Miembros no podrían impugnar programas de subvenciones, sino únicamente su aplicación en cada caso.[1108] Las Comunidades Europeas argumentan que la distinción que hacen los Estados Unidos entre el derecho legal a una contribución financiera y el momento real en que tiene lugar la transferencia es artificial y no figura en el Acuerdo SMC.[1109] Las Comunidades Europeas sostienen que la comparación que establecen los Estados Unidos entre el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 y el párrafo 1 a) 1) i) de ese mismo artículo, que se refiere a "*posibles* transferencias directas de fondos", no corrobora el argumento de los Estados

[1099] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 338.
[1100] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafos 166-174.
[1101] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafos 169-172.
[1102] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafo 173.
[1103] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 45.
[1104] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 48.
[1105] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 50.
[1106] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 50.
[1107] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 51.
[1108] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 51.
[1109] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 53.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Unidos. Al formular este argumento, los Estados Unidos tratan de equiparar el término "*potential*" (potencial) al término "*future*" ("futuro"), cuando en realidad equivale a "*possible*" ("posible").[1110]

Argumento subsidiario

7.84 En el caso de que el Grupo Especial concluyera que las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 no implican la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían, las Comunidades Europeas argumentan que esas medidas, junto con el MSA, constituyen una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1111] Las Comunidades Europeas declaran expresamente que, si el Grupo Especial acepta el argumento principal de las Comunidades Europeas de que existe una contribución financiera en el caso de cada medida fiscal, de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, no será necesario que examine esta cuestión.[1112]

7.85 Las Comunidades Europeas sostienen que el MSA garantiza todos los compromisos asumidos en el paquete de incentivos para Boeing, incluidas las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294. El argumento de las Comunidades Europeas de que existe una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 se basa en el artículo 10.4 del MSA, que establece en su parte pertinente[1113]:

> "10.4 **Medidas relativas al cumplimiento total** Las Partes Públicas y Boeing declaran que suscriben el presente Acuerdo sobre la base de determinados objetivos y expectativas que se describen con más detalle a continuación en este artículo 10.4. Además, las Partes Públicas y Boeing reconocen y admiten que no es posible predecir, considerar y prever todos los cambios, circunstancias o eventualidades que pudieran afectar en el futuro al funcionamiento o la aplicación del presente Acuerdo. En consecuencia, a fin de preservar la base sobre la que suscriben el presente Acuerdo, las Partes Públicas y Boeing expresan su acuerdo con los términos y condiciones que se enuncian en este artículo 10.4.
>
> 10.4.1 Las Partes Públicas reconocen y admiten que Boeing suscribe este Acuerdo teniendo presentes todos y cada uno de los compromisos y obligaciones adquiridos por las Partes Públicas en virtud de este Acuerdo, en su conjunto y sin excepción, con la expectativa razonable de que Boeing recibirá todos los beneficios derivados de esos compromisos y obligaciones. Por consiguiente, cada Parte Pública declara, garantiza y estipula a Boeing que, en caso de modificación de la ley, o de cualquier otro acto, suceso o circunstancia, como resultado del cual se merme, dificulte, menoscabe o impida en medida importante el pleno cumplimiento de cualquiera de los compromisos y obligaciones asumidos por las Partes Públicas competentes en relación con el Proyecto Olympus, o de todos ellos, después de la fecha de entrada en vigor, todas las Partes Públicas competentes pondrán su máximo empeño en proporcionar a Boeing, y le proporcionarán en la medida en que lo permita la ley, una exención de la ley modificada o, de lo contrario, otro compromiso u obligación aceptable para Boeing que tenga un efecto económico equivalente al del compromiso reducido o eliminado. Si las Partes Públicas competentes no

[1110] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 52.
[1111] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 130 y 151; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 55, 67, nota 100. Véase también la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 75, nota 118, y párrafos 83, 91 y 117.
[1112] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 84.
[1113] *MSA*, CE - Prueba documental 58.

> proporcionan esa exención u otro compromiso, esa omisión constituirá un menoscabo sustancial del presente Acuerdo ...
>
> ...
>
> 10.4.3 Las Partes Públicas y Boeing reconocen y admiten ... (iii) que los términos y condiciones que se enuncian en este artículo 10.4 son esenciales para el presente Acuerdo y tienen la intención de hacerlos cumplir en la mayor medida posible."

7.86 Las Comunidades Europeas argumentan que, como resultado de esta disposición del MSA, cada una de las supuestas subvenciones "prometidas a Boeing en el marco del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site tiene como resultado una contribución financiera en el sentido de una posible transferencia directa de fondos".[1114] Interpretamos, por tanto, que el argumento de las Comunidades Europeas es que las medidas pertinentes que constituyen una "posible transferencia directa de fondos" son el HB 2294 junto con el MSA.[1115]

7.87 Las Comunidades Europeas sostienen que el artículo 10.4.1 del MSA da lugar a una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque garantiza a Boeing el cumplimiento de todos los compromisos asumidos en el "paquete de incentivos para Boeing" o la aplicación de una medida correctiva "que tenga un efecto económico equivalente" al de esos incentivos.[1116] Por consiguiente, a juicio de las Comunidades Europeas, hay una posible transferencia directa de fondos en relación con cada uno de los compromisos y obligaciones asumidos en el marco del MSA, que incluye las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294. De hecho, el MSA garantiza que Boeing recibirá una subvención de 4.000 millones de dólares, independientemente de la forma que adopte esta subvención.[1117]

7.88 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que el artículo 10.4.1 es simplemente una disposición de "máximo empeño" que alienta a las partes a cumplir sus compromisos en la medida en que lo permita la ley. A juicio de las Comunidades Europeas, esta interpretación es "absurda y contraria al sentido corriente del texto de la disposición ...{y} privaría por completo de sentido a {esta} disposición".[1118] Las Comunidades Europeas aducen que el artículo 10.4.1 es una *garantía* de que, en caso de que sucediera algo que menoscabara una de las obligaciones que impone el MSA a las Partes Públicas, éstas deberían proporcionar a Boeing una exención de la ley modificada o, si eso no fuera posible, el valor económico íntegro de la obligación o compromiso perdido. Las Comunidades Europeas señalan que el simple hecho de poner el "máximo empeño" no liberará a las Partes Públicas del compromiso que han asumido en virtud del artículo 10.4.1 de proporcionar a Boeing otro compromiso u obligación con un efecto económico equivalente.[1119] Si algún hecho activara la garantía prevista en el artículo 10.4.1, las Partes Públicas contratantes no podrían cumplir la obligación que les impone dicho artículo alegando simplemente que han puesto su "máximo empeño" en proporcionar algo con un efecto económico equivalente, pero

---

[1114] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 55.

[1115] Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, donde las Comunidades Europeas describen así su alegación subsidiaria: "El párrafo 1 del artículo 10.4 del MSA da lugar a una posible transferencia directa de fondos en relación con cada uno de los compromisos y obligaciones del MSA que están en litigio en la presente diferencia".

[1116] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 205.

[1117] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 32.

[1118] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 203.

[1119] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 145.

no han podido hacerlo.[1120] Si esto ocurriera, Boeing dispondría un motivo viable para invocar un incumplimiento de contrato, porque el artículo 10.4.1 establece que si no se respeta la garantía, "esa omisión constituirá un menoscabo sustancial del presente Acuerdo". El artículo 11.2.1 del MSA establece que, en caso de incumplimiento del Acuerdo, Boeing podrá solicitar "el cumplimiento específico de cualquiera de los...compromisos...o el resarcimiento de los daños".[1121] Por consiguiente, si las Partes Públicas no pueden cumplir uno de los compromisos garantizados por el MSA, como el suministro de los incentivos fiscales del Estado de Washington, Boeing deberá recibir un compromiso que tenga un efecto económico equivalente o un resarcimiento de los daños causados por el incumplimiento del contrato. Así pues, las reducciones de impuestos prometidas a Boeing en virtud del MSA "tienen como resultado una contribución financiera en el sentido de una posible transferencia directa de fondos".[1122] Además, las Comunidades Europeas señalan que la disposición de "máximo empeño" del MSA es el artículo 10.6.6, y no el artículo 10.4.1, porque establece lo siguiente:

> "10.6.6 Las partes acuerdan poner el máximo empeño en cumplir todos los compromisos en la mayor medida que lo permita la legislación vigente y en pleno cumplimiento de las leyes y disposiciones constitucionales aplicables." [1123]

Por consiguiente, si el artículo 10.4.1 fuera simplemente una disposición de "máximo empeño", carecería por completo de sentido a la luz del artículo 10.6.6.[1124] Por último, como se desprende claramente del resto del texto del artículo 10.4, el artículo 10.4.1 es una garantía, más que una disposición de "máximo empeño". En el artículo 10.4 se declara que su objeto es "preservar la base sobre la que {las Partes Públicas y Boeing}suscriben el {MSA}", es decir, preservar las expectativas de las partes, incluida la "expectativa razonable de que Boeing recibirá todos los beneficios" derivados de los compromisos asumidos por las Partes Públicas. Además, el artículo 10.4.3 establece que el artículo 10.4 es "esencial para el presente Acuerdo" y que las partes "tienen la intención de hacerlo cumplir en la mayor medida posible".[1125]

7.89 Las Comunidades Europeas reconocen que el artículo 10.4.1 garantiza las obligaciones previstas en el MSA, o prevé un compromiso de efecto económico equivalente, "en la medida en que lo permita la ley".[1126] Sin embargo, a su juicio, esto simplemente exige que, al aplicar la garantía, las Partes Públicas no hagan nada que sea contrario a la ley. Las Comunidades Europeas observan que los compromisos asumidos por las autoridades públicas en sus contratos con empresas privadas están limitados por las constituciones y leyes aplicables en la mayoría de las jurisdicciones de los Miembros de la OMC, si no en todas ellas. Contrariamente a lo que argumentan los Estados Unidos, el que este hecho se refleje en el contrato no hace que un compromiso como el que figura en el artículo 10.4.1 sea "meramente especulativo".[1127] Además, las Comunidades Europeas sostienen que, "puesto que las Partes Públicas tienen la facultad de elaborar o modificar las leyes estatales y locales, la disposición 'en la medida en que lo permita la ley' parece tener pocas consecuencias en la práctica".[1128] Por otra

---

[1120] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 145.
[1121] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 145.
[1122] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 55.
[1123] *MSA*, CE - Prueba documental 58; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 208.
[1124] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 208.
[1125] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 207.
[1126] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 206.
[1127] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 49.
[1128] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 206.

parte, no es necesario que el compromiso u obligación con un efecto económico equivalente sea promulgado por el órgano legislativo.[1129]

7.90 En cuanto a la interpretación correcta de la expresión "posibles transferencias directas de fondos", que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos están de acuerdo en que debe haber algunas "circunstancias actualmente definidas y convenidas, es decir, un hecho desencadenante definido" que dé lugar a la transferencia directa de fondos.[1130] Sin embargo, mientras que los Estados Unidos argumentan que la consecuencia del hecho desencadenante *debe* ser una transferencia directa de fondos, las Comunidades Europeas sostienen que, cuando el hecho desencadenante exige la transferencia de dinero *o* de algo distinto del dinero, a elección de las autoridades públicas, esta transferencia no puede quedar fuera del ámbito de las "posibles transferencias directas de fondos".[1131] Las Comunidades Europeas observan que *una* de las medidas correctivas que podrían concederse a Boeing en caso de incumplimiento de la garantía prevista en el MSA es una transferencia directa de fondos igual al valor de la obligación o compromiso reducido o eliminado.[1132] Por consiguiente, el artículo 10.4.1 tiene como resultado una posible transferencia directa de fondos. A juicio de las Comunidades Europeas, la afirmación de los Estados Unidos de que únicamente existe una "posible transferencia directa de fondos" cuando se tiene la certeza de que el receptor de la supuesta contribución financiera recibirá una transferencia directa de fondos en caso de que se produzca el hecho desencadenante "conduce a un resultado absurdo".[1133] La interpretación de los Estados Unidos haría que a los Miembros les resultara muy fácil eludir las disciplinas del Acuerdo SMC, porque podrían vincular una posible línea de acción, que no implicara la transferencia de fondos, a una medida que en otro caso constituiría una posible transferencia de fondos.[1134] Por ejemplo, un gobierno podría garantizar un préstamo comprometiéndose a transferir fondos al acreedor o a transferir otra cosa de valor, como un terreno, en caso de que el prestatario no reembolsara el préstamo. Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que la opción de transferir un terreno en caso de incumplimiento hace que la garantía quede fuera del ámbito del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1135]

7.91 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que es "meramente especulativo" qué proporcionaría una Parte Pública, si es que proporcionara algo, en virtud de la garantía del artículo 10.4.1, y qué medida correctiva podría imponer un tribunal, si es que pudiera imponer alguna, las Comunidades Europeas sostienen que es precisamente la incertidumbre en cuanto a la posibilidad de que se produzca una transferencia directa de fondos lo que hace que la garantía constituya una posible transferencia directa de fondos.[1136] Las Comunidades Europeas sostienen que cuando se tiene la certeza de que se producirá una transferencia de fondos, esto se caracteriza en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 como una transferencia directa de fondos, no como una posible transferencia de

---

[1129] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 146.

[1130] Véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 52.

[1131] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafos 52 y 53.

[1132] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 147.

[1133] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 56.

[1134] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 56.

[1135] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 56.

[1136] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 147.

fondos.[1137] Para respaldar esta interpretación, las Comunidades Europeas señalan que el diccionario define "*potential*" (potencial) como "possible *as opposed to actual*" ("*posible* en oposición a efectivo"), lo que denota una gran incertidumbre en cuanto a la posibilidad de que se produzca una transferencia de fondos. Además, las Comunidades Europeas citan al Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves*, el cual constató que "si para determinar si una medida constituía una 'posible transferencia directa de fondos' había que examinar el grado de posibilidad o probabilidad de que un pago tuviese posteriormente lugar, los redactores con seguridad hubieran elegido un adjetivo que sugiriera mejor una elevada probabilidad que el adjetivo '*potential*'".[1138]

7.92 Por último, las Comunidades Europeas sostienen que el objeto y fin del Acuerdo SMC es "imponer disciplinas multilaterales a las subvenciones que distorsionan el comercio internacional", y que un tipo de distorsión es la transferencia de riesgos de una entidad privada a un gobierno a través de una posible transferencia directa de fondos. Esto resulta evidente en el ejemplo que se ofrece en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, relativo a las garantías de préstamos.[1139] Las Comunidades Europeas argumentan que el artículo 10.4.1 transfiere el riesgo de incumplimiento de los compromisos asumidos por las Partes Públicas en el marco del MSA de Boeing al gobierno, y que, por consiguiente, no hay ninguna razón para otorgarle un trato diferente del que se concede a las garantías de préstamos.[1140]

> La cuestión de si existe un beneficio para Boeing en el caso de cada una de las medidas

7.93 Las Comunidades Europeas argumentan que cada una de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 otorga un beneficio a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque no se exige a Boeing que pague nada a cambio de ellas. Las medidas fiscales tienen como resultado que Boeing reciba ventajas en condiciones que no son de mercado.[1141] Las Comunidades Europeas basan sus argumentos sobre la existencia de un beneficio en el asunto *Estados Unidos - EVE*, en el que el Grupo Especial consideró que la condonación de determinados impuestos que en otro caso se percibirían "otorga claramente un beneficio".[1142]

7.94 Las Comunidades Europeas sostienen también que la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington concedida a los fabricantes de componentes para aviones comerciales otorga un beneficio a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1143] Para ello recurren a un análisis de la transferencia. Por las razones que se indican en el párrafo 7.214 del presente informe, los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la transferencia se exponen a partir del párrafo 7.221, en la sección relativa a la cuantía de la subvención. Las Comunidades Europeas no ofrecen argumentos basados en la transferencia en relación con las demás medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294.[1144]

[1137] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 147.
[1138] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 87.
[1139] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 89.
[1140] En realidad, las Comunidades Europeas señalan que el artículo 10.4.1 transfiere directamente el riesgo del receptor de la subvención al gobierno, mientras que las garantías de préstamos transfieren el riesgo de manera menos directa de un tercero a un gobierno.
[1141] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 133 y 138.
[1142] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 137.
[1143] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 133 y 135.
[1144] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 69.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de los Estados Unidos

La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de cada una de las medidas

7.95 Los Estados Unidos niegan que la reducción del impuesto B&O concedida a Boeing, la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad constituyan contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.96 Según los Estados Unidos, el Órgano de Apelación ha determinado que, al analizar si se han condonado ingresos que en otro caso se habrían percibido, de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, es necesario que haya un "punto de referencia normativo, definido, que permita hacer una comparación".[1145] Además, el punto de referencia normativo lo constituyen las "propias normas fiscales del Miembro". Por tanto, los ingresos que en otro caso se percibirían dependen "de las normas fiscales que cada Miembro haya establecido libremente".[1146] El Órgano de Apelación ha observado que, cuando las normas tributarias de un Miembro son "variadas y complejas", puede ser difícil identificar el punto de referencia normativo pertinente. En cualquier análisis "debe haber un fundamento racional para comparar el trato fiscal otorgado a los ingresos objeto de la medida impugnada y el trato fiscal otorgado a determinados otros ingresos".[1147] Cuando no es posible caracterizar una medida fiscal como una excepción a una norma general, es necesario comparar el trato fiscal otorgado a "ingresos legítimamente comparables".[1148]

La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales que, según convienen las partes, han sido utilizadas por Boeing

7.97 Aplicando a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington las indicaciones del Órgano de Apelación, los Estados Unidos argumentan que el punto de referencia adecuado es la "horquilla de tipos nominales del impuesto B&O que aplica el Estado a todas las categorías de actividades empresariales sujetas a ese impuesto".[1149] Sostienen que el régimen fiscal B&O aplica los impuestos en función de las categorías de actividades. Las actividades y tipos impositivos (incluido el aplicable a las manufacturas, del 0,484 por ciento) se clasifican en cuatro grandes categorías. Sin embargo, estas cuatro categorías se subdividen a su vez en otras 36 categorías, cada una de las cuales está sujeta a su propio tipo impositivo, que varía entre el 3,3 y el 0,138 por ciento.[1150] Los Estados Unidos argumentan que en el régimen fiscal B&O no hay un tipo impositivo general, puesto que se aplican diversos tipos a las diferentes actividades empresariales. El tipo del 0,484 por ciento para las manufacturas es sólo uno más en un sistema de tipos múltiples, y no hay un fundamento racional para utilizarlo como elemento de comparación. De hecho, el 60 por ciento de los ingresos imponibles totales del sector manufacturero del Estado está sujeto a un tipo impositivo ajustado.[1151] Por consiguiente, el punto de referencia normativo es la horquilla de tipos del impuesto B&O que existen para las diferentes actividades empresariales.[1152] Teniendo en cuenta que el tipo impositivo reducido aplicable a los fabricantes aeroespaciales está comprendido en la horquilla de tipos del impuesto B&O (hay varias actividades empresariales sujetas a un tipo más bajo del 0,138 por

[1145] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 443.
[1146] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 444.
[1147] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 445.
[1148] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 81.
[1149] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 450 y 451.
[1150] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 451.
[1151] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 136.
[1152] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 452; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 135.

ciento), no se ha condonado ningún ingreso que "en otro caso se habría percibido". El ajuste del tipo aplicable a los fabricantes de aeronaves es compatible con el trato otorgado a ingresos legítimamente comparables.[1153]

7.98 Los Estados Unidos parecen sugerir también en su primera comunicación escrita que el "promedio de los tipos impositivos efectivos" aplicado a todas las empresas en el Estado de Washington es un punto de referencia normativo adecuado.[1154] Sin embargo, en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aclaran que no sostienen que el promedio de los tipos impositivos efectivos sea un punto de referencia adecuado. Más bien, proporcionan información relativa a la repercusión de la reducción del impuesto B&O sobre el tipo efectivo pagado por los fabricantes aeroespaciales para confirmar la conclusión de que la reducción del impuesto B&O no da lugar a una condonación de ingresos que en otro caso se percibirían.[1155] En particular, los Estados Unidos facilitan amplia información sobre el "efecto cascada" del impuesto B&O.[1156] Básicamente, el concepto de "efecto cascada" se aplica a una situación en la que bienes y servicios que son insumos en fases posteriores del proceso de producción son gravados varias veces a medida que avanzan en la cadena de producción. El resultado de ello es que el tipo impositivo efectivo aplicado a cada empresa de la cadena es cada vez más alto, porque el valor bruto del producto en cada fase incluye los impuestos pagados sobre los productos intermedios. Por consiguiente, el impuesto se acumula, es decir, tiene un "efecto cascada", a medida que avanza en la cadena de producción.[1157] Según los Estados Unidos, las manufacturas aeroespaciales comprenden a menudo numerosas etapas. El tipo impositivo "efectivo" (que tiene en cuenta el efecto cascada) pagado por el sector manufacturero aerospacial es por tanto mucho más alto que en otros sectores. Los Estados Unidos sostienen que el objetivo de la reducción fiscal establecida en virtud del HB 2294 era reducir esta desigualdad. El tipo impositivo efectivo que pagan los fabricantes aeroespaciales después de la reducción fiscal sigue siendo ligeramente más alto que el promedio de los tipos efectivos del impuesto B&O.[1158] Esto confirma, pues, que el tipo del impuesto B&O aplicado a las manufacturas aeroespaciales es compatible con el trato fiscal que se otorga a ingresos comparables en el Estado de Washington y no da lugar a una condonación de ingresos.[1159]

7.99 Los Estados Unidos no discuten que existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 por lo que respecta a las bonificaciones fiscales B&O y a la exención de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos.[1160]

> La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales respecto de las cuales hay desacuerdo en cuanto a si Boeing ha utilizado las subvenciones

7.100 Por lo que respecta a la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción*, los Estados Unidos argumentan que no se trata de una contribución financiera, porque Boeing "no ha utilizado ni utilizará esta exención de impuestos".[1161] La exención se aplica en caso de que un fabricante de aviones supereficientes construya *nuevos* edificios, o los arriende, para llevar a cabo sus actividades manufactureras. Boeing no ha hecho ni lo

[1153] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 135.
[1154] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 460 y 461.
[1155] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 81.
[1156] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 455-461.
[1157] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 456.
[1158] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 459-461; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 137.
[1159] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 137.
[1160] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 492 y 499.
[1161] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 503.

uno ni lo otro. En su lugar, ha decidido utilizar sus instalaciones actuales en Everett para realizar su labor de montaje del 787. Los Estados Unidos sostienen que Boeing no tiene previsto construir o arrendar tales edificios en el futuro. Por tanto, no puede acogerse a esas exenciones de impuestos, ni reúne las condiciones para hacerlo, y el Estado de Washington no ha condonado ningún ingreso en relación con dichas exenciones. En consecuencia, no existe ninguna contribución financiera en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1162]

7.101 Para justificar su argumento de que Boeing no se ha aprovechado ni se aprovechará de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, los Estados Unidos citan el MSA, incluidos los apéndices del MSA presentados como Pruebas documentales, y el Memorándum de entendimiento, que "da fe de la decisión de Boeing de ubicar sus operaciones relacionadas con el 787 en sus instalaciones actuales de Everett".[1163] Además, los Estados Unidos se remiten a la hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington en la que se estima el costo para el gobierno de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294. El Departamento estima que el costo de la exención de impuestos para servicios y equipos de construcción será nulo.[1164]

7.102 Los Estados Unidos argumentan que no hay ninguna contribución financiera a Boeing como resultado de la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* o de la *exención del impuesto sobre la propiedad*, y por consiguiente no hay ninguna subvención incompatible con las normas de la OMC.[1165] Según los Estados Unidos, esto se debe a que Boeing no ha utilizado ni utilizará ninguna de esas exenciones. Las exenciones se aplican únicamente a las rentas obtenidas del arrendamiento de instalaciones de distritos portuarios utilizadas por fabricantes de aviones supereficientes, y a los bienes de los arrendatarios de estas instalaciones. Boeing ha decidido utilizar sus instalaciones actuales para fabricar el 787, en lugar de arrendar bienes de propiedad pública.[1166] Hay pruebas de ello en el MSA y el Memorándum de entendimiento. Por consiguiente, Boeing no reúne las condiciones exigidas para beneficiarse de las ventajas fiscales.[1167]

7.103 Los Estados Unidos sostienen que "si bien en el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site se afirma que el Puerto de Everett comprará un terreno de nueve acres y se lo retrocederá en arrendamiento a Boeing, esto no ha sucedido en realidad. Boeing no ha suscrito ni, según nos informa, tiene intención de suscribir un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento para sus instalaciones de montaje del 787".[1168] Por consiguiente, el Estado de Washington no ha condonado ningún ingreso como resultado de las disposiciones del HB 2294 relativas a la exención del impuesto sobre los arrendamientos o la propiedad, y no existe ninguna contribución financiera.[1169] Pueden encontrase otras pruebas de ello en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington en la que se estima el costo para el gobierno de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 durante veinte años. El Departamento estima que el costo de las exenciones de los impuestos sobre los arrendamientos y la propiedad será nulo.[1170]

[1162] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 503-505; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafos 398 y 400.
[1163] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 396.
[1164] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 399.
[1165] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 508.
[1166] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 507.
[1167] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafos 396-398.
[1168] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 508.
[1169] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 508.
[1170] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 399.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.104 Por último, los Estados Unidos observan que no es posible que Boeing solicite la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad *y* la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos *y* la exención del impuesto sobre la propiedad.[1171] La razón de ello es que los artículos 13 y 14 del HB 2294, que son las disposiciones relativas a la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y a la exención del impuesto sobre la propiedad, establecen que "toda persona que reciba la bonificación prevista en el artículo 15 de esta ley {es decir, la bonificación fiscal B&O para el impuesto sobre la propiedad} no podrá acogerse a la exención que se establece en este artículo". El resultado de esta disposición es que Boeing no puede beneficiarse de las tres medidas en un mismo año. Por consiguiente, según los Estados Unidos, el cálculo de la cuantía de las subvenciones hecho por las Comunidades Europeas es erróneo porque atribuye un valor no nulo a cada una de las tres medidas en todos los años hasta 2024. Los Estados Unidos concluyen que "en su cuantificación de las supuestas subvenciones, las CE suponen que Boeing ha recibido y recibirá cada año las bonificaciones fiscales B&O para los impuestos sobre la propiedad, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad ... esto sería ilegal y es de hecho incorrecto".[1172]

Ingresos que se vayan a condonar en el futuro

7.105 Además de sostener que el Estado de Washington no ha condonado ingresos que en otro caso se percibirían, los Estados Unidos argumentan que, en todo caso, cuando la contribución financiera asociada con una supuesta subvención es la condonación de ingresos públicos en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, la cuantía de la contribución financiera debe limitarse a los ingresos que *realmente* se han condonado.[1173] Los ingresos que un gobierno pueda condonar en el futuro no constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[1174] Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aclaran que, en su opinión, el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 se refiere a la existencia de una subvención, y no a la cuantía de ésta.[1175] Los Estados Unidos argumentan que, cuando la contribución financiera de una supuesta subvención consiste en ingresos públicos que se vayan a condonar en el futuro, esa contribución financiera no satisface la definición de subvención que figura en el artículo 1. Los Estados Unidos añaden, respondiendo a esa misma pregunta, que "l{a} cuestión de si una medida da lugar a una contribución financiera es uno de los elementos del análisis de la cuestión de si existe una subvención y de la cuantía de ésta. Puesto que los posibles ingresos que se condonen en el futuro no pueden ser considerados una contribución financiera, tampoco pueden ser considerados una subvención ni ser incluidos en la cuantía de ésta".[1176]

7.106 Los Estados Unidos sostienen que los ingresos que se vayan a condonar en el futuro no pueden constituir una contribución financiera porque el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 establece que existe una contribución financiera cuando "*se condonen* o *no se recauden* ingresos públicos que en otro caso se percibirían". Este texto está redactado en pretérito y se refiere únicamente a los ingresos que *ya* se han condonado o no se han recaudado.[1177] El párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 no menciona los ingresos que un gobierno pueda optar por condonar o por no recaudar en el futuro. Los Estados Unidos comparan este texto con el del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, que prevé "*posibles* transferencias directas de fondos o de pasivos". Argumentan que esta disposición contempla

[1171] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363.
[1172] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafo 182.
[1173] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 462.
[1174] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 462.
[1175] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 125, párrafo 47. Además, y en términos más generales, véanse las respuestas de las partes a la pregunta 1.
[1176] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 125, párrafo 47.
[1177] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 463.

claramente la posibilidad de que se produzca en el futuro una contribución financiera, en oposición al texto del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, que no está orientado al futuro.[1178]

7.107 En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos reconocen que las medidas que imponen la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían pueden ser impugnadas "en sí mismas" en el marco del sistema de solución de diferencias de la OMC, como sucedió en el asunto *Estados Unidos - EVE*.[1179] Sin embargo, en esa misma respuesta los Estados Unidos insisten en que, "de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, no existe una contribución financiera a no ser que el gobierno haya condonado ingresos".[1180]

Argumento subsidiario

7.108 Los Estados Unidos rechazan el argumento subsidiario de las Comunidades Europeas según el cual existe una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El artículo 10.4.1 del MSA no proporciona a Boeing una "garantía" de que obtendrá una exención respecto de cualquier modificación de la legislación o una medida correctiva de "efecto económico equivalente". El artículo 10.4.1 es simplemente una disposición de "máximo empeño" que alienta a las partes en el acuerdo a cumplir sus compromisos en la medida en que lo permita la ley.[1181] La razón de ello es que el compromiso asumido por las Partes Públicas en virtud del artículo 10.4.1 está sujeto a las condiciones del "máximo empeño" y de "la medida en que lo permita la ley". Por tanto, el artículo 10.4.1 "no tiene un valor económico independiente".[1182]

7.109 Por lo que respecta a la "condición relativa a la medida en que lo permita la ley", los Estados Unidos argumentan que las Partes Públicas que son parte en el MSA no están facultadas para aprobar unilateralmente modificaciones en las leyes del Estado de Washington ni para garantizar una posible transferencia directa de fondos. Como máximo, esas Partes Públicas pueden prometer que pondrán su máximo empeño en introducir modificaciones en las leyes a través del proceso de elaboración de las mismas. No pueden prometer hacer más, ni lo prometerían.[1183]

7.110 Según los Estados Unidos, el diccionario define el término "*potential*" ("potencial") como "*possible as opposed to actual; capable of coming into being or action; latent*" ("posible en oposición a efectivo; que puede llegar a ser o actuar; latente").[1184] Esta definición sugiere una posibilidad futura basada en una capacidad o estado actual, no una "falta de certeza" o un resultado meramente especulativo. La inclusión del sinónimo "latente" en la definición del diccionario deja esto aún más claro.[1185] Por tanto, para establecer que una medida constituye una posible transferencia directa de fondos de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, es necesario demostrar que hay ciertas circunstancias actualmente definidas y convenidas en las que la autoridad otorgante asegura al receptor de la supuesta contribución financiera una transferencia directa de fondos.[1186] Esto no sucede en el caso del MSA, que simplemente prevé una posible contribución financiera, especulativa, en el futuro. El artículo 10.4.1 no garantiza a Boeing ningún tipo de pago o transferencia de fondos. La razón de ello es que el artículo 10.4.1 está sujeto a las

[1178] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 464.
[1179] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 31, párrafo 80.
[1180] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 31, párrafo 80.
[1181] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 587 y 588.
[1182] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 588.
[1183] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 43, párrafo 118.
[1184] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 36; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 64.
[1185] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 64.
[1186] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 64.

condiciones del "máximo empeño" y de la "medida en que lo permita la ley". Por otra parte, una transferencia directa de fondos es únicamente una de las posibles formas en que las Partes Públicas pueden cumplir la obligación que les impone el artículo 10.4.1.[1187] Además, si las Partes Públicas no cumplieran uno de los compromisos asumidos en el marco del MSA o no ofrecieran una medida alternativa, Boeing podría interponer una demanda civil ante un tribunal. Los Estados Unidos argumentan que el resultado de esa demanda es "totalmente incierto" e incluso las Comunidades Europeas admiten que "una de las medidas correctivas que podría obtener Boeing de una demanda al amparo del artículo 10.4.1 es una transferencia directa de fondos".[1188] Por consiguiente, en opinión de los Estados Unidos, "no existen unas circunstancias definidas en las que se haya asegurado a Boeing alguna cosa, y mucho menos una transferencia directa de fondos, ni existe ningún tipo de garantía de que recibirá tales fondos".[1189] Los Estados Unidos comparan esta situación con el ejemplo de posible transferencia directa de fondos que se ofrece en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, a saber, el de las garantías de préstamos. Una garantía de préstamo es un instrumento financiero corriente que establece eventualidades bien definidas y prevé que, en caso de que se produzca una de estas eventualidades, el garante deberá transferir fondos al beneficiario de la garantía. En otras palabras, existe en el presente un compromiso de transferir fondos en determinadas circunstancias.[1190] En cambio, el artículo 10.4.1 no contiene ningún compromiso de este tipo. Los Estados Unidos aclaran que no consideran pertinente el grado de probabilidad de una futura transferencia. Lo pertinente es más bien si existen circunstancias definidas en las que sea necesaria una transferencia directa de fondos.[1191]

7.111 Por último, los Estados Unidos sostienen que el artículo 10.4.1 del MSA prescribe que se ponga el máximo empeño en sustituir un compromiso u obligación menoscabados por otro "compromiso" u "obligación", sin especificar cuál debe ser este compromiso u obligación. Es imposible por tanto determinar *ex ante* si cualquier "compromiso" u "obligación" posibles en el futuro constituirán una posible transferencia directa de fondos que otorgue un beneficio.[1192] Los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial no sólo que suponga que *se producirá* una transferencia de algún tipo en el futuro, sino también que la medida alternativa adoptará la forma de una subvención recurrible, o al menos de una contribución financiera abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no han demostrado que existe un fundamento para esta suposición.[1193]

> La cuestión de si existe un beneficio para Boeing en el caso de cada una de las medidas

7.112 Los Estados Unidos no discuten que, si cada una de las medidas fiscales es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, cada una de ellas otorga un beneficio a Boeing.[1194] Los Estados Unidos no aceptan que el beneficio de la reducción del

---

[1187] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 40.
[1188] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 41.
[1189] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 44.
[1190] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124, párrafo 42; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 65.
[1191] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 67.
[1192] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 72.
[1193] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 72.
[1194] Véanse la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 26, donde los Estados Unidos admiten que la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos es una subvención específica; la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 14, párrafos 31 y 32, donde los Estados Unidos aceptan que las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción y para los impuestos sobre la

impuesto B&O concedida a los fabricantes de componentes se transfiere a Boeing. Por las razones que se indican en el párrafo 7.214 del presente informe, los argumentos de los Estados Unidos a este respecto se resumen a partir del párrafo 7.238, en la sección relativa a la cuantía de la subvención.

Argumentos de los terceros

Australia

7.113 Australia observa que el régimen fiscal B&O del Estado de Washington consiste en tipos impositivos para sectores específicos.[1195] Basándose en las indicaciones dadas por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, Australia sostiene que, para determinar si la reducción del impuesto B&O constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial tiene que comparar "contribuyentes en situaciones similares (es decir, otros sectores dedicados a actividades empresariales con un nivel de valor añadido o una complejidad similares)".[1196] La cuestión fundamental es si las medidas fiscales "representan una desviación" respecto de las normas fiscales que "en otro caso" se aplicarían a ese sector. Un factor que el Grupo Especial debe tener en cuenta al realizar la comparación de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 es la estructura de la medida objeto de examen o la "configuración esencial y la fundamentación que se han presentado para evaluar la naturaleza de la relación existente entre la medida controvertida y el régimen fiscal general".[1197] En el presente caso, Australia argumenta que el Grupo Especial debe examinar la reducción de los tipos del impuesto B&O del Estado de Washington en el contexto del paquete de incentivos para Boeing.[1198]

7.114 Por lo que respecta al análisis del beneficio otorgado por las subvenciones fiscales, Australia afirma que las Comunidades Europeas han olvidado realizar una comparación para determinar si las condiciones de la contribución financiera son más ventajosas que las disponibles en el mercado.[1199] Las Comunidades Europeas afirman simplemente que, por definición, la asistencia fiscal no está disponible en el mercado, y en consecuencia concluyen que la asistencia fiscal constituye una ventaja en condiciones que no son de mercado.[1200] Australia argumenta que, para determinar si un incentivo fiscal otorga un beneficio, es necesario realizar una comparación con puntos de referencia del mercado, es decir, los impuestos que en otro caso se percibirían.[1201]

---

propiedad son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC; y la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 27, donde los Estados Unidos aceptan que la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para equipos informáticos es una subvención. Por lo que respecta a la exención de impuestos para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad, los Estados Unidos argumentan que no existe una contribución financiera y no abordan la cuestión del beneficio.

[1195] Comunicación escrita de Australia, párrafo 5.
[1196] Comunicación escrita de Australia, párrafo 8.
[1197] Comunicación escrita de Australia, párrafos 8 y 9.
[1198] Comunicación escrita de Australia, párrafo 9.
[1199] Comunicación escrita de Australia, párrafo 37.
[1200] Comunicación escrita de Australia, párrafo 38.
[1201] Respuesta de Australia a la pregunta 10.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evaluación realizada por el Grupo Especial

La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de cada una de las medidas

7.115 La cuestión que se nos ha sometido es si las medidas fiscales promulgadas en virtud del HB 2294 constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, que establece lo siguiente:

> "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:
>
> ...
>
> ii) cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían (por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales)."

7.116 En *Estados Unidos - EVE*, el Órgano de Apelación consideró que, para determinar si se han condonado ingresos "que en otro caso se percibirían", se debe realizar una comparación entre los ingresos realmente percibidos y los ingresos que "en otro caso" se habrían percibido. El Grupo Especial y el Órgano de Apelación coincidieron en que la base de la comparación para determinar lo que en otro caso se habría percibido "deben ser las normas fiscales aplicadas por el Miembro en cuestión".[1202]

7.117 El Grupo Especial aplicó el criterio "de no ser por" para determinar si se habían condonado ingresos que "en otro caso se habrían percibido". Para ello fue necesario examinar la situación que habría existido si no hubiera sido por la medida en cuestión y determinar si, de no haber habido tal medida, habría que haber pagado unos impuestos más elevados.[1203] El Órgano de Apelación expresó algunas reservas con respecto a si el criterio "de no ser por" es un criterio general adecuado que debería aplicarse en todas las situaciones.[1204]

7.118 El Órgano de Apelación hizo el siguiente razonamiento:

> "{L}as palabras 'se condonen' sugieren que el gobierno ha renunciado a la facultad de percibir ingresos que 'en otro caso' podría haber percibido. Esto no puede, sin embargo, ser una facultad en abstracto porque los gobiernos pueden en teoría gravar *todos* los ingresos. Por lo tanto, debe haber algún punto de referencia normativo, definido, que permita hacer una comparación entre los ingresos realmente percibidos y los ingresos que 'en otro caso' se habrían 'percibido' ...
>
> El Grupo Especial constató que el término 'en otro caso se percibirían' establece el criterio de 'si no fuera por', según el cual la base adecuada de comparación para determinar si en otro caso los ingresos se percibirían es 'la situación que existiría si no fuera por la medida en cuestión'. En el caso presente esta norma jurídica es una base sólida de comparación porque no es difícil establecer en qué forma se habrían

[1202] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.
[1203] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 7.45.
[1204] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 91.

> gravado los ingresos ... de no haber sido por la medida impugnada. Pero igual tenemos ciertas reservas para aplicar cualquier criterio jurídico, por ejemplo el criterio de 'si no fuera por', en lugar de aplicar el texto concreto del tratado. ... Consideramos que no sería difícil eludir este criterio ... Observamos que, aunque el criterio de comparación aplicado por el Grupo Especial dé resultado en este caso, puede no resultar en otros." [1205]

7.119 En el procedimiento de cumplimiento correspondiente, el Órgano de Apelación aclaró que puede haber situaciones en las que sea posible aplicar el criterio "de no ser por", a saber, cuando la medida en litigio es una "excepción" a una norma fiscal "general".[1206] Sin embargo, un grupo especial no siempre está obligado a identificar la norma fiscal "general". En muchos casos, puede ser difícil hacerlo.[1207] En tales circunstancias:

> "los grupos especiales deben tratar de comparar el trato fiscal otorgado a ingresos legítimamente comparables para determinar si la medida impugnada conlleva la condonación de ingresos 'que en otro caso se percibirían' en relación con los ingresos de que se trate ...
>
> {E}l punto de referencia normativo para determinar si los ingresos no recaudados se percibirían en otro caso debe posibilitar la comparación del trato fiscal otorgado a ingresos comparables obtenidos por contribuyentes en situaciones similares." [1208]

7.120 El análisis del Órgano de Apelación sugiere pues que, cuando es posible identificar una norma fiscal general aplicada por el Miembro en cuestión, puede aplicarse el criterio "de no ser por". En otras situaciones, la medida fiscal impugnada debe compararse con el trato otorgado a ingresos comparables de contribuyentes que se encuentren en situaciones similares en la jurisdicción de que se trate.

> La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales que, según convienen las partes, han sido utilizadas por Boeing

7.121 Si se aplican las indicaciones del Órgano de Apelación a la *reducción del impuesto B&O del Estado de Washington*, un examen de las pruebas presentadas al Grupo Especial revela que hay efectivamente un tipo impositivo general aplicable a las actividades manufactureras en el Estado de Washington y que la reducción del impuesto concedida a las actividades relacionadas con la fabricación de aeronaves constituye una excepción a esa norma.

7.122 El artículo 82.04.240 del *Código Revisado de Washington* se titula "Impuestos aplicables a los fabricantes" y dice así:

> "Para *todas las personas* que realicen en este Estado actividades empresariales en calidad de fabricantes, *excepto* las personas imponibles en calidad de fabricantes con arreglo a otras disposiciones de este capítulo, la cuantía del impuesto aplicado en

---

[1205] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 90 y 91.

[1206] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 91.

[1207] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 91.

[1208] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 91 y 98.

> relación con dichas actividades será igual al valor de los productos, incluidos los subproductos, fabricados, multiplicado por el 0,484 por ciento." [1209]

7.123 Por consiguiente, según se desprende del propio texto, el código fiscal del Estado de Washington establece una norma general que se aplica a "todas las personas que realicen ... actividades empresariales en calidad de fabricantes". También permite determinadas excepciones a esta norma, que se describen en otras disposiciones del mismo capítulo. Entre las excepciones se incluyen, por ejemplo, tipos impositivos más bajos para los fabricantes de materiales semiconductores, los fabricantes de harina de trigo y los fabricantes de biodiesel y combustible de alcohol.

7.124 Disposiciones similares son aplicables a los impuestos sobre las actividades de venta al por mayor y al por menor. El artículo 82.04.270 del *Código Revisado de Washington* establece lo siguiente:

> "Para *todas las personas* que en este Estado realicen actividades empresariales de venta al por mayor, *excepto* las personas imponibles en calidad de vendedores al por mayor con arreglo a otras disposiciones de este capítulo, la cuantía del impuesto aplicado en relación con dichas actividades será igual al producto bruto de las ventas derivadas de esas actividades, multiplicado por el 0,484 por ciento."[1210]

Asimismo, el artículo 82.04.250 del *Código Revisado de Washington* establece lo siguiente:

> "(1) Para *todas las personas* que en este Estado realicen actividades empresariales de venta al por menor, *excepto* las personas imponibles con arreglo al {HB 2294}, al artículo 82.04.272 o al párrafo (2) de este artículo, la cuantía del impuesto aplicado en relación con dichas actividades será igual al producto bruto de las ventas derivadas de esas actividades, multiplicado por el 0,471 por ciento."[1211]

7.125 El HB 2294 tiene por efecto incluir las actividades relacionadas con la fabricación de aeronaves comerciales y de sus componentes en la lista de actividades sujetas a un tipo impositivo diferente del tipo del 0,484 por ciento. También tiene por efecto incluir las ventas al por mayor y al por menor realizadas por esos fabricantes entre las excepciones a los tipos del 0,484 y el 0,471 por ciento, respectivamente.

7.126 La terminología utilizada en el HB 2294 corrobora la idea de que existe un tipo impositivo general aplicable a las actividades manufactureras y que las desviaciones respecto de esta norma constituyen una excepción. Por ejemplo, en los artículos 16(2) a) y 16(2)(b) del HB 2294, el tipo impositivo aplicable a los fabricantes de aeronaves comerciales y sus componentes se califica de "tipo impositivo preferencial".[1212] Esto confirma también que existe un tipo uniforme del que se desvía el tipo aplicado a la fabricación de aeronaves para dar preferencia a estos fabricantes.

7.127 Además, el artículo 16 del HB 2294 establece que los fabricantes aeroespaciales que hagan uso del "tipo impositivo preferencial" deberán presentar un informe anual en el que se facilite al organismo legislativo "información sobre el modo en que se utiliza el incentivo fiscal". El artículo 16(b) establece que, si un fabricante no presenta el informe anual:

[1209] *Wash. Rev. Code § 82.04.240* (2004), CE - Prueba documental 83 (sin cursivas en el original).
[1210] *Wash. Rev. Code § 82.04.270* (2004), CE - Prueba documental 88 (sin cursivas en el original).
[1211] *Wash. Rev. Code § 82.04.250* (2003), CE - Prueba documental 87 (sin cursivas en el original).
[1212] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "el departamento declarará vencida y pagadera de inmediato la cantidad correspondiente a ese año de los impuestos ..., o reducidos en el caso del tipo preferencial del impuesto sobre negocios y actividades."[1213]

Esto corrobora también la conclusión de que el tipo reducido constituye una excepción y que, si no se cumplen determinados requisitos, se deberá reembolsar la cantidad en que se hayan reducido los impuestos. El informe definitivo sobre el HB 2294 reitera la obligación de reembolso, pero añade una declaración en términos más explícitos según la cual el tipo reducido es una desviación respecto del tipo generalmente aplicable. En particular, señala que, si no se cumplen los requisitos de presentación de informes, los "impuestos íntegros" se considerarán vencidos y pagaderos de inmediato.[1214] En el MSA también se utiliza la expresión "impuestos íntegros".[1215] Teniendo en cuenta la estructura del código fiscal de Washington, interpretamos que la expresión "impuestos íntegros" hace referencia al tipo generalmente aplicable a los fabricantes, del 0,484 por ciento (y del 0,471 por ciento en el caso de las actividades al por menor), que se establece en el artículo 82.04.240 del *Código Revisado de Washington* y que era también aplicable a los fabricantes de aeronaves antes de la promulgación del HB 2294.

7.128 Además de la terminología utilizada en el HB 2294, hay otros varios documentos elaborados por el Estado de Washington en los que se utilizan expresiones similares. Por ejemplo, el artículo 458-20-136 del *Código Administrativo del Estado de Washington*, que "explica la aplicación de los impuestos sobre negocios y actividades (B&O) ... a los fabricantes", denomina a los tipos impositivos B&O que difieren del tipo del 0,484 por ciento "clasificaciones o tipos especiales del impuesto B&O para fabricantes dedicados a determinadas actividades manufactureras".[1216] Además, en la "Respuesta del Estado de Washington al cuestionario jurídico sobre el Proyecto Olympus" se alude al tipo impositivo reducido para los fabricantes de aviones comerciales y sus componentes como un "tipo preferencial del impuesto B&O ".[1217]

7.129 Las comunicaciones escritas de los Estados Unidos y cierto número de documentos elaborados por el Estado de Washington mencionan "cuatro grandes categorías de actividades y tipos impositivos" o "cuatro categorías principales de impuestos", a saber, las manufacturas, la venta al por mayor, la venta al por menor y los servicios.[1218] Estos cuatro tipos "representan el 90 por ciento del total de las obligaciones fiscales B&O".[1219] Esto confirma que el tipo del impuesto B&O aplicado a las manufacturas es uniforme, y que utilizarlo como punto de referencia en el análisis del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 no equivale a elegir al azar una de las 36 categorías de actividades posibles, como sugieren los Estados Unidos.

7.130 En un intento de rechazar el argumento de las Comunidades Europeas relativo a la especificidad, los Estados Unidos presentaron un fragmento de un estudio elaborado por el Departamento de Rentas del Estado de Washington, titulado "Estudio de las exenciones, exclusiones, deducciones, moratorias, tipos diferenciales y bonificaciones fiscales para los principales impuestos

---

[1213] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

[1214] *Final Bill Report, HB 2294*, sin fecha, CE - Prueba documental 90, página 3.

[1215] *Exhibit B-1 to MSA. Exhibits to the Project Olympus Master Site Development and Location Agreement Between the Boeing Company and the State of Washington, County of Snohomish, City of Everett and Certain Other Governmental Units and Authorities of or in the State of Washington, 19 December 2003 ("Exhibits to MSA")*, CE - Prueba documental 59.

[1216] *Wash. Admin. Code § 458-20-136* (2000), CE - Prueba documental 80, s5.

[1217] *Schedule 2 to Project Olympus Master Site Agreement, Project Olympus Legal Questionnaire Washington State Response*, 3 de octubre de 2003, CE - Prueba documental 91, página 3.

[1218] Véanse, por ejemplo, *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 430.

[1219] *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179.

estatales y locales del Estado de Washington".[1220] En él se describe cada uno de los "tipos impositivos diferenciales" del régimen fiscal B&O. Por lo que respecta al tipo impositivo aplicado a los fabricantes de aeronaves comerciales, el documento dice así (sin cursivas en el original):

> "Se establece un *tipo impositivo preferencial* para los fabricantes de aviones comerciales y sus componentes. Esta ley autoriza una reducción del tipo impositivo en dos etapas frente al *tipo impositivo general del 0,484 por ciento aplicable a las manufacturas*." [1221]

El estudio parece responder también al criterio "de no ser por" examinado en los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*:

> "Si se derogara la exención, ¿se percibirían los ahorros para el contribuyente como un aumento de los ingresos?
>
> Sí; si la industria permanece en este Estado y el montaje final del avión supereficiente tiene lugar en él." [1222]

En otras palabras, de no ser por la exención para los fabricantes de aeronaves, aumentarían los ingresos fiscales que en otro caso percibiría el Estado.

7.131 Al describir otros tipos diferenciales del impuesto B&O, ese mismo documento del Departamento de Rentas continúa refiriéndose al tipo impositivo "normal" o "general" del 0,484 por ciento para las manufacturas.[1223]

7.132 Por consiguiente, la legislación del Estado de Washington y documentos elaborados por sus departamentos confirman el argumento de las Comunidades Europeas de que hay un tipo general o "normal" del impuesto B&O, del 0,484 por ciento, para las actividades de fabricación y venta al por mayor, y que las desviaciones respecto de ese tipo son una excepción o un tipo "preferencial". Del mismo modo, el texto del *Código Revisado de Washington* y algunas de las otras pruebas examinadas en el análisis precedente, incluido el artículo 16 del HB 2294, indican que la reducción del tipo impositivo del 0,471 por ciento para las ventas al por menor es también un "tipo preferencial".

7.133 En estas circunstancias, en que no es difícil identificar una norma fiscal general y excepciones a esta norma, las indicaciones del Órgano de Apelación sugieren que puede aplicarse un criterio "de no ser por". La pregunta pertinente es si se aplicaría un tipo del impuesto B&O más alto a los fabricantes de aeronaves comerciales y sus componentes "de no ser por" la reducción de impuestos impugnada. La respuesta a esta pregunta es afirmativa. El tipo uniforme es del 0,484 por ciento para las actividades de fabricación y venta al por mayor y del 0,471 por ciento para las actividades de venta al por menor. Si no fuera por el "tipo preferencial" introducido por el HB 2294, los fabricantes de aeronaves estarían sujetos a los tipos del 0,484 en el caso de la fabricación y la venta al por mayor, y del 0,471 en el de la venta al por menor. Por estas razones, el Grupo Especial constata que las reducciones de los tipos del impuesto B&O constituyen una condonación de ingresos que en otro caso se percibirían y, en consecuencia, son una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[1220] *Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates*, Estados Unidos - Prueba documental 191. Véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 365.

[1221] *Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates*, Estados Unidos - Prueba documental 191, descripción del artículo 82.04.260(13).

[1222] *Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates*, Estados Unidos - Prueba documental 191, descripción del artículo 82.04.260(13).

[1223] *Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates*, Estados Unidos - Prueba documental 191.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.134 Al Grupo Especial no le convence el argumento de los Estados Unidos de que no hay un fundamento racional para utilizar como punto de referencia normativo el tipo del 0,484 por ciento aplicado a las actividades manufactureras. Las pruebas indican que, en lugar de ser uno más de una serie de tipos, como argumentan los Estados Unidos, es el tipo uniforme para las manufacturas que se aplica normalmente a menos que haya alguna excepción.

7.135 Los Estados Unidos son partidarios de utilizar el análisis propuesto por el Órgano de Apelación cuando no hay una norma fiscal general, es decir, realizar una comparación con el trato fiscal otorgado a ingresos legítimamente comparables. Para ello, los Estados Unidos propugnan la utilización de la horquilla de tipos nominales del impuesto B&O como "punto de referencia normativo, definido". El problema de utilizar este "punto de referencia normativo, definido" es que, por definición, todos los tipos de un régimen fiscal de tipos múltiples están comprendidos en la horquilla de dicho régimen. Del enfoque de los Estados Unidos se desprende que, si un tipo impositivo es objeto de una modificación, el nuevo tipo estará comprendido en la "horquilla" de tipos impositivos mientras sea igual o superior al tipo más bajo del régimen fiscal B&O del Estado de Washington. En consecuencia, el enfoque que plantean los Estados Unidos da lugar a que el tipo del impuesto B&O más bajo en un momento dado se convierta en la "norma general" a los efectos de un análisis del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. Por consiguiente, al propugnar que la horquilla de tipos nominales del impuesto B&O sea el punto de referencia normativo definido, los Estados Unidos proponen en realidad que el tipo del 0,138 por ciento, que era el tipo del impuesto B&O más bajo aplicable a las actividades manufactureras en el momento en que presentaron sus comunicaciones, sea el punto de referencia. Los Estados Unidos no explican por qué el tipo del 0,138 por ciento es "normativo" ni dónde está "definido".[1224]

7.136 Por otra parte, es difícil concluir que la horquilla de tipos del impuesto B&O es un punto de referencia "normativo definido". No es un punto de referencia "definido" porque, cuando se establecen nuevos tipos, el punto de referencia se desplaza. Y no es "normativo" porque no hay nada prescriptivo en él. En ninguno de los artículos del código fiscal del Estado de Washington, ni en los documentos elaborados por este Estado y presentados por la partes como Pruebas documentales, hay testimonios que sugieran que los tipos del impuesto B&O deben estar siempre comprendidos entre el 0,138 y el 3,3 por ciento (que era la horquilla real de tipos impositivos aplicables a las actividades manufactureras que estaba en vigor cuando las partes presentaron sus comunicaciones).

7.137 Los Estados Unidos plantean sus argumentos relativos al promedio de los tipos efectivos del impuesto B&O simplemente para justificar su conclusión de que no se han condonado ingresos que en otro caso se habrían percibido. Hemos llegado a la conclusión contraria, y ningún examen del promedio de los tipos efectivos del impuesto B&O modificaría nuestra decisión. Los propios Estados Unidos admiten que el promedio de los tipos efectivos del impuesto B&O no es un punto de referencia normativo que permita realizar una comparación con el trato fiscal otorgado a ingresos legítimamente comparables. Por tanto, para el análisis que prescribe el informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE* no es pertinente determinar si la reducción del impuesto B&O concedida a los fabricantes de aeronaves aproxima o no el tipo impositivo efectivo pagado por esos fabricantes al promedio de los tipos impositivos efectivos.

[1224] Observamos que, en el momento en que los Estados Unidos presentaron sus comunicaciones escritas, el tipo nominal del impuesto B&O más bajo era del 0,138 por ciento. Sin embargo, los Estados Unidos indican en su primera comunicación escrita (párrafo 431) que el 1º de julio de 2006 la elaboración de frutas y hortalizas frescas y la elaboración de productos lácteos quedarían exentas de impuestos. Este es un nuevo ejemplo del carácter problemático del argumento de los Estados Unidos. El resultado de la modificación es que el límite inferior de la horquilla de tipos nominales del impuesto B&O es el 0 por ciento. Por consiguiente, todos los tipos impositivos están comprendidos en la horquilla y nunca es posible que una reducción de impuestos constituya una contribución financiera.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.138 Tomamos nota del argumento de los Estados Unidos de que el 60 por ciento del total de los ingresos imponibles del Estado de Washington está sujeto a un tipo impositivo ajustado. Ahora bien, como señalan las Comunidades Europeas, este cálculo incluye a la industria aeroespacial, la mayor industria manufacturera del Estado de Washington, que está sujeta a un tipo impositivo ajustado.[1225] En cambio, las Comunidades Europeas excluyen de sus cálculos los 36.000 millones de dólares del sector aeroespacial[1226] y constatan que, cuando se excluye a la industria aeroespacial, el 20 por ciento de los ingresos del sector manufacturero está sujeto a un tipo del impuesto B&O ajustado.[1227] En otras palabras, si el HB 2294 no hubiera ajustado el tipo aplicable a las manufacturas aeroespaciales, el 80 por ciento aproximadamente de las actividades manufactureras del Estado de Washington estaría sujeto al tipo impositivo del 0,484 por ciento. Las comunicaciones de los Estados Unidos no modifican pues nuestra constatación de que las reducciones del impuesto B&O constituyen una condonación de ingresos que en otro caso se habrían percibido, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.139 Los Estados Unidos no niegan que Boeing ha solicitado las *bonificaciones fiscales B&O* y la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos* y que cada una de estas medidas constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Observamos que las bonificaciones fiscales B&O se aplican sustrayendo directamente una cantidad del total de las obligaciones fiscales B&O del contribuyente. Además, en el marco del régimen fiscal del Estado de Washington, si no existiera la exención, los fabricantes de aviones pagarían normalmente impuestos sobre las ventas o la utilización de los equipos informáticos que utilizan. Por estas razones, constatamos que cada una de estas medidas, es decir, las bonificaciones fiscales B&O y la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos, constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

> La cuestión de si existe una contribución financiera en el caso de las medidas fiscales respecto de las cuales hay desacuerdo en cuanto a si Boeing ha utilizado las subvenciones

7.140 Por lo que respecta a la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción,* los Estados Unidos sostienen que no se trata de una contribución financiera, puesto que Boeing no ha utilizado ni utilizará la exención, hecho que las Comunidades Europeas ponen en tela de juicio.

7.141 Al determinar si Boeing ha hecho realmente uso de la exención, el principal objeto de controversia entre las partes es si Boeing ha construido nuevos edificios con miras a su utilización en la fabricación del 787, lo que le permitiría acogerse a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción. Estamos de acuerdo con el argumento de las Comunidades Europeas de que el hecho de que Boeing haya optado por utilizar su actual emplazamiento en Everett a efectos del montaje del 787 no es una prueba concluyente. La razón de ello es que, como observan las Comunidades Europeas, Boeing podría construir nuevos edificios en las "parcelas" incluidas en el emplazamiento elegido por Boeing para fabricar el 787.[1228]

[1225] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 125.

[1226] Esta cifra está respaldada por *Washington State Aerospace Industry Overview, Washington State Website*, CE - Prueba documental 1322.

[1227] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafo 125.

[1228] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.142 La estimación de las Comunidades Europeas de que el beneficio otorgado a Boeing por la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción durante el período 2004-2005 ascendió a 9,6 millones de dólares se basa en una exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.[1229] En esta exposición, elaborada antes de que Boeing decidiera instalarse en el Estado de Washington, se indican las ventajas que tendría para Boeing instalarse en Everett o en Moses Lake.[1230] Al considerar las ventajas asociadas con el emplazamiento de Everett, el Estado estima que Boeing solicitará una exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización por valor de 9,6 millones de dólares basándose en la hipótesis de que Boeing invertirá en un nuevo hangar para pintura.[1231] Aunque se trata sólo de una hipótesis relativa a las decisiones futuras de Boeing en materia de construcción, al comienzo de la exposición se declara que "hemos estado trabajando con Boeing en los dos últimos meses para proporcionarle información detallada sobre Moses Lake y Everett, conocer mejor el programa y las necesidades de ubicación del 7E7 y elaborar un programa eficaz de colaboración para asegurar el éxito del 7E7".[1232] Esto revela que la estimación del Estado se basa en indicaciones de Boeing sobre sus necesidades de ubicación de las instalaciones de montaje del 787.

7.143 Los Estados Unidos presentan no obstante una hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington (Estados Unidos - Prueba documental 184) titulada "Nota fiscal del HB 2294 - Hoja de cálculo para 20 años", que fue actualizada el 1º de noviembre de 2005 y que por tanto ofrece estimaciones de la cuantía de los incentivos fiscales solicitados por Boeing más recientes que las que se ofrecían en la exposición de septiembre de 2003.[1233] Además, a diferencia de la exposición de 2003, la hoja de cálculo del Departamento de Rentas es de fecha posterior a la firma del MSA y se actualizó después de 2004, que es uno de los años en que, según alegan las Comunidades Europeas, la exención de impuestos otorgó un beneficio a Boeing. La hoja de cálculo,

---

[1229] Para la estimación de 9,6 millones de dólares, véase *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27. La fuente de esta estimación es *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65. En la página 54 de la Prueba documental 65 presentada por las Comunidades Europeas se exponen las hipótesis en que se basa la estimación relativa a la solicitud de exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización de Everett. El apéndice de esta Prueba documental, en páginas no numeradas, contiene un cuadro (con el siguiente epígrafe en lo alto de la página: "Valor de los incentivos de Everett 16/9/2003") en el que se estima la "Exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización: construcción de nuevos edificios para la fabricación del Comm Air" basándose en la hipótesis de que se construirá un nuevo hangar para pintura. El cuadro estima que la exención de impuestos otorgará a Boeing un beneficio de 3,7 millones de dólares en 2004 y de 5,8 millones en 2005.

[1230] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65. Véase, por ejemplo, la página 2 del índice, donde se informa de que la exposición detalla las "ventajas y medidas" asociadas con Everett y Moses Lake.

[1231] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65. En la página 54 de la Prueba documental 65 se exponen las hipótesis en que se basa la estimación de la solicitud de exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización de Everett. El apéndice de esta Prueba documental, en páginas no numeradas, contiene un cuadro (con el siguiente epígrafe en lo alto de la página: "Everett Incentives Values 9/16/2003" ("Valor de los incentivos de Everett 16/9/2003") en el que se estima la "Exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización: construcción de nuevos edificios para la fabricación del Comm Air", basada en la suposición de que se construirá un nuevo hangar para pintura.

[1232] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65, página 3.

[1233] En la parte inferior izquierda de la segunda página de *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184, figura la fecha de la actualización (a saber, 11.1.05, que suponemos representa el mes, día y año, según es habitual en los Estados Unidos).

que parece ser un intento de estimar la repercusión fiscal total del HB 2294, no incluye las cantidades correspondientes a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización en Everett. Cifra en 0 dólares la cuantía de la "exención del impuesto sobre las ventas para la construcción de nuevos edificios (Moses Lake)". Si Boeing hubiera solicitado realmente la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para los servicios de construcción, sería razonable esperar que ello se reflejara en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas. Además de esta prueba, nos basamos también en la declaración hecha por los Estados Unidos en su primera comunicación escrita según la cual "Boeing no ha utilizado ... esta exención de impuestos ... {y}nos informa de que no tiene previsto construir tales edificios {es decir, edificios a los que se aplica la exención de impuestos} en el futuro".[1234]

7.144 Por consiguiente, después de examinar todas las pruebas, aceptamos la posición de los Estados Unidos de que Boeing no ha solicitado la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción. Reconocemos que la hoja de cálculo del Departamento de Rentas indica que Boeing ha solicitado la bonificación fiscal B&O en relación con los impuestos pagados sobre una "nueva construcción relacionada con el avión 7E7" y que las Comunidades Europeas argumentan que esta "nueva construcción" permitiría a Boeing acogerse a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción.[1235] Sin embargo, la "nueva construcción" podría referirse a la "renovación" o "ampliación" de los edificios actuales, a las que se aplica la bonificación fiscal B&O, pero no la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción. En definitiva, puesto que en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas se reflejan todos los demás incentivos fiscales establecidos en virtud del HB 2294 que han beneficiado a Boeing, concluimos que la ausencia de una estimación con respecto a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios de construcción en Everett confirma que esta exención no fue solicitada por Boeing.

7.145 En cuanto a la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* y la *exención del impuesto sobre la propiedad*, las Comunidades Europeas sostienen que existe o existirá un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento entre Boeing y un distrito portuario en virtud del cual Boeing tiene derecho a solicitar la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad. A este respecto, las Comunidades Europeas se basan en el MSA, que establece que, si Boeing lo solicita, el Puerto de Everett, en la medida en que tenga capacidad financiera para hacerlo, concertará con esta empresa un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento.[1236] Además, las Comunidades Europeas hacen referencia a la "Ratificación de los compromisos" que figura en un apéndice del MSA, en la que se declara que "el Puerto de Everett comprará unos nueve acres de terrenos pertenecientes a Boeing y se los retrocederá en arrendamiento durante 20 años".[1237]

7.146 No estamos convencidos de que los artículos del MSA y su apéndice, en los que se basan las Comunidades Europeas, demuestren que Boeing y un distrito portuario han concertado un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento. El artículo 5.2.2 del MSA contempla la posibilidad de que se produzca una venta con retrocesión en arrendamiento, pero no exige tal acuerdo, ni establece que haya uno en vigor. La "Ratificación de los compromisos", que figura en el apéndice 3 del MSA, está

[1234] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 504.

[1235] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 239.

[1236] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239, párrafo 338, y *MSA, Article 5.2.2*, CE - Prueba documental 58.

[1237] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 125; y *Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71, página 6.

redactada en términos más prescriptivos, puesto que en ella se declara que el Puerto de Everett *comprará* terrenos a Boeing y se los retrocederá en arrendamiento.[1238] Sin embargo la "Ratificación de los compromisos" es en realidad una comunicación del Gobernador de Washington en la que éste expone la oferta del Estado para que Boeing ubique en él sus instalaciones de fabricación del 787.[1239] En ella se enumeran los beneficios que tendría para Boeing la opción de ubicar en Everett las instalaciones de montaje del 787, y una de las "medidas {del Estado} para apoyar el 7E7 Dreamliner" que se indican es que el Puerto de Everett concertará con Boeing un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento.[1240] En una época en que Boeing no había decidido todavía ubicarse en el Estado de Washington, y en que la parte pertinente de la comunicación puede interpretarse como una oferta o una lista de posibilidades, la Reafirmación de compromisos no equivale a un acuerdo entre Boeing y el Puerto de Everett para concertar una transacción de venta con retrocesión en arrendamiento.[1241]

7.147 En nuestra opinión, no disponemos de pruebas suficientes para concluir que Boeing ha concertado un acuerdo de arrendamiento con una entidad portuaria y que, por consiguiente, está beneficiándose de la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos o de la exención del impuesto sobre la propiedad. La hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington, a la que recurren las Comunidades Europeas como la fuente de información más reciente para estimar la cuantía de otras medidas fiscales, como las bonificaciones fiscales B&O, atribuye una cuantía nula a ambas exenciones.[1242] Además, los Estados Unidos declaran en sus comunicaciones escritas que "Boeing no ha suscrito ni, según nos informa, tiene intención de suscribir un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento para sus instalaciones de montaje del 787".[1243]

7.148 Si bien aceptamos la opinión de las Comunidades Europeas de que Boeing podría concertar una transacción de venta con retrocesión en arrendamiento con arreglo a los términos del MSA, teniendo en cuenta la hoja de cálculo del Departamento de Rentas y la declaración de los Estados Unidos sobre las acciones de Boeing, no estamos convencidos de que Boeing haya participado realmente en un acuerdo de arrendamiento de ese tipo. Además, hemos aceptado los argumentos y pruebas en que se basan las Comunidades Europeas para demostrar que Boeing recibió la bonificación B&O para el impuesto sobre la propiedad desde 2005, momento en que estuvieron disponibles las bonificaciones fiscales y las exenciones de impuestos, hasta 2006. Teniendo en cuenta que los artículos 13 y 14 del HB 2294, en los que se enuncian las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad, establecen que "toda persona que reciba la {bonificación del impuesto sobre la propiedad} no podrá acogerse a la exención que se establece en

---

[1238] *Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71, página 6.

[1239] *Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71, véase la página 1.

[1240] *Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71, páginas 5 y 6.

[1241] Asimismo, observamos que *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65, contempla la posibilidad de un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento entre Boeing y una autoridad portuaria. Sin embargo, esta exposición se preparó en una época en que Boeing no había decidido todavía ubicarse en Everett, y en ella se exponen varias hipótesis para cuantificar las ventajas de que Boeing se ubicara en Everett o en Moses Lake, entre ellas la de que Boeing participara en un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento. La exposición no demuestra por tanto que Boeing optó realmente por concluir una transacción de este tipo.

[1242] *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, CE - Prueba documental 184. En la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 68, puede encontrarse un ejemplo de este recurso de las Comunidades Europeas a la Prueba documental 184 presentada por los Estados Unidos como la fuente más reciente de información a los efectos de estimar la cuantía de las subvenciones a Boeing.

[1243] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 504.

este artículo", la posición que mantienen las Comunidades Europeas no es de hecho legalmente posible. Si, como han demostrado las Comunidades Europeas, Boeing recibió la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad desde el momento en que estuvieron disponibles los incentivos fiscales hasta el último año pertinente para nuestro análisis del perjuicio grave (2006)[1244], no es posible, con arreglo a los términos del HB 2294, que Boeing se beneficiara también en esos mismos años de las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad. Las Comunidades Europeas parecen reconocerlo en su Prueba documental 27, en la que argumentan que Boeing está recibiendo las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad y que no recibe la bonificación fiscal B&O para el impuesto sobre la propiedad porque "los artículos 13 y 14 del HB 2294 establecen que una entidad que reciba la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad no podrá solicitar la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos o la reducción del impuesto sobre la propiedad".[1245] Sin embargo, cuando las Comunidades Europeas actualizan su cuantificación de las subvenciones en su segunda comunicación escrita para reflejar su posición revisada de que en realidad Boeing sí se beneficia de la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad, no ajustan la cuantificación de las exenciones fiscales para tener en cuenta la imposibilidad de recibir al mismo tiempo las tres subvenciones.[1246]

7.149 Por consiguiente, se nos presenta una situación en la que, si bien el HB 2294 prevé una exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, una exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y una exención del impuesto sobre la propiedad, estas exenciones no han sido utilizadas por Boeing (ni de hecho por cualquier otra entidad, lo que descarta la posibilidad de argumentar que el beneficio derivado de la contribución financiera se transfirió a Boeing).

7.150 Las Comunidades Europeas intentan demostrar que cada una de las medidas establecidas en virtud del HB 2294 satisface la definición de subvención que figura en el artículo 1 a los efectos de sus alegaciones relativas al perjuicio grave y las subvenciones prohibidas. En opinión del Grupo Especial, la alegación de las Comunidades Europeas relativa al perjuicio grave se basa en la utilización de la subvenciones en litigio por una determinada entidad, a saber, Boeing. Por lo que respecta a las tres medidas fiscales que no se han utilizado nunca, las Comunidades Europeas no sostienen que constituyen contribuciones financieras en abstracto. Su posición es más bien que cada una de esas medidas constituye una contribución financiera *a Boeing*. Las pruebas y argumentos de las Comunidades Europeas están orientados a demostrar que *Boeing* ha llevado a cabo determinadas actividades relacionadas con la propiedad, como la construcción de nuevos edificios y la concertación de un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento con una autoridad portuaria. Del mismo modo, el argumento formulado por las Comunidades Europeas al amparo del artículo 3 del Acuerdo SMC es que existe una subvención *a Boeing* supeditada a los resultados de exportación. Las Comunidades Europeas presentan pruebas y argumentos para intentar demostrar que la concesión de la subvención establecida en virtud del HB 2294 estaba supeditada a los resultados de exportación de Boeing, y no a los resultados de exportación en general. Por consiguiente, en el contexto del análisis del artículo 3, para demostrar la existencia de una subvención las Comunidades Europeas se

[1244] Véase el análisis que figura en los párrafos 7.1676-7.1679 del presente informe.

[1245] *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, nota 4.

[1246] Las Comunidades Europeas actualizan su cuantificación de las bonificaciones fiscales B&O en su segunda comunicación escrita, párrafo 68. No llevan a cabo una actualización similar en lo que respecta a la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos o a la exención del impuesto sobre la propiedad. Observamos que en la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 363, párrafos 166-174, las Comunidades Europeas aducen que Boeing podría beneficiarse simultáneamente de las tres medidas fiscales si estableciera dos personas jurídicas diferentes, una que pudiera solicitar la bonificación fiscal B&O y otra que pudiera solicitar las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad. Incluso si esta fuera la interpretación correcta del HB 2294, las Comunidades Europeas no han intentado demostrar que Boeing haya efectivamente establecido personas jurídicas diferentes de ese modo.

basan en los mismos argumentos en que se basaron en su alegación relativa al perjuicio grave, es decir, que *Boeing* construyó nuevos edificios con miras a utilizarlos en la fabricación del 787 y concertó un acuerdo de venta con retrocesión en arrendamiento, lo que le permite acogerse a las exenciones de impuestos.

7.151 Por consiguiente, en opinión del Grupo Especial, el argumento de las Comunidades Europeas no es que existe una contribución financiera en abstracto, en virtud de la existencia de una legislación que prevé una reducción fiscal que en realidad no se ha utilizado nunca. Lo que alegan las Comunidades Europeas es más bien que existe una contribución financiera a una determinada entidad, es decir, *a Boeing*. Por estas razones, en unas circunstancias en que Boeing no ha solicitado nunca la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad, y en que de hecho Boeing ha tomado medidas que sugieren que no solicitará estas exenciones, el Grupo Especial constata que no existe una contribución financiera a Boeing en relación con estas tres medidas.

Ingresos que se vayan a condonar en el futuro

7.152 Recordamos el argumento de los Estados Unidos según el cual, cuando la contribución financiera asociada con una supuesta contribución es la condonación de ingresos públicos en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, la cuantía de la contribución financiera debe limitarse a los ingresos que *realmente* se han condonado.[1247] Según los Estados Unidos, los ingresos que un gobierno pueda condonar en el futuro no constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[1248] Los Estados Unidos no dejan del todo claro si su argumento sobre esta cuestión está relacionado con la existencia de la supuesta subvención o con la cuantía de ésta. En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, sostienen que el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 se refiere a la existencia de una subvención, no a su cuantía.[1249] En esa misma respuesta, los Estados Unidos argumentan que, cuando la contribución financiera de una supuesta subvención consiste en ingresos públicos que se vayan a condonar en el futuro, esa contribución financiera no satisface la definición de subvención que figura en el artículo 1. Los Estados Unidos añaden que "l{a} cuestión de si una medida da lugar a una contribución financiera es uno de los elementos del análisis de la cuestión de si existe una subvención y de la cuantía de ésta. Puesto que los posibles ingresos que se condonen en el futuro no pueden ser considerados una contribución financiera, tampoco pueden ser considerados una subvención ni ser incluidos en la cuantía de ésta".[1250] Aunque la constante referencia a la cuantía de la subvención crea cierta confusión, el argumento de los Estados Unidos se basa exclusivamente en el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, que, según admiten los Estados Unidos, trata de la existencia de una subvención, y no de la cuantificación de ésta. Por consiguiente, el argumento de los Estados Unidos es que, cuando un ingreso se vaya a condonar en el futuro, esa condonación no constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y por consiguiente no puede constituir una subvención.

7.153 Hemos observado al comienzo que, al referirse a los ingresos que se vayan a condonar en el "futuro", las partes se refieren a los ingresos que se vayan a condonar en el período posterior a 2006. Las Comunidades Europeas presentaron su primera comunicación escrita en marzo de 2007. Al calcular las cuantías de las supuestas subvenciones en su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas consideran el año 2006 como la línea de demarcación entre el "pasado" y el

[1247] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 462.
[1248] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 462.
[1249] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 125, párrafo 47. Además, y en términos más generales, véanse las respuestas de las partes a la pregunta 1.
[1250] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 125, párrafo 47.

"futuro".[1251] Por consiguiente, los cálculos de las Comunidades Europeas relativos al período posterior a 2006 son estimaciones de las contribuciones financieras que se espera que se reciban en el "futuro" y respecto de las cuales no obran en el expediente pruebas que indiquen que se han recibido realmente las subvenciones. Por tanto, a los efectos de la presente diferencia consideramos el período posterior a 2006 como el "futuro".

7.154 No consideramos necesario pronunciarnos sobre la cuestión de si los ingresos que se vayan a condonar en el período posterior a 2006 constituyen una contribución financiera. No es necesario que el Grupo Especial examine la cuestión de si las medidas establecidas en virtud del HB 2294 son subvenciones a los efectos de evaluar las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas al perjuicio grave y al artículo 3. Como se explica en los párrafos siguientes, en las circunstancias del presente caso el Grupo Especial no tiene en cuenta las reducciones de impuestos que vayan a recibirse después de 2006 para evaluar la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas. Además, dado que el Grupo Especial ha decidido aplicar el principio de economía procesal en relación con este aspecto del argumento de las Comunidades Europeas relativo al perjuicio grave basado en una amenaza, no es necesario que el Grupo Especial se pronuncie sobre la cuestión de si los ingresos que se vayan a condonar en el futuro constituyen una contribución financiera a los efectos del análisis de la existencia de una amenaza de perjuicio grave. Por último, teniendo en cuenta la constatación del Grupo Especial de que las Comunidades Europeas no han establecido su alegación al amparo del artículo 3 en lo que concierne al HB 2294[1252], no es necesario que el Grupo Especial resuelva la cuestión de si las reducciones fiscales posteriores a 2006 son subvenciones a los efectos de esta alegación. En conclusión, no es necesario que el Grupo Especial se pronuncie sobre la cuestión de si los ingresos que se vayan a condonar en el período posterior a 2006 constituyen una contribución financiera.

7.155 El Grupo Especial observa que en su análisis del perjuicio grave "actual", las Comunidades Europeas utilizan de una única manera las cuantías posteriores a 2006. En concreto, en el contexto de la imputación de las cuantías de las subvenciones a lo largo del tiempo que se lleva a cabo en *ITR* para estimar la "magnitud" de las subvenciones para cada LCA, las Comunidades Europeas imputan el valor de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing, es decir, las reducciones del impuesto B&O del Estado de Washington y la ciudad de Everett, la renuncia a los derechos de aterrizaje del gran carguero 747 ("el LCF 747") en el Estado de Washington y las medidas EVE/IET, al año en que se encarga una LCA, aun cuando Boeing sólo recibe las subvenciones en el momento de la entrega.[1253] Al imputar de esta manera las subvenciones recurrentes que reducen los costos marginales, las Comunidades Europeas consideran que el año del encargo es tres años anterior al de la entrega.[1254] Por consiguiente, imputan las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales a un año tres años anterior a su recepción.[1255]

[1251] Véase, por ejemplo, *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, donde las Comunidades Europeas desglosan sus cálculos de los valores de las subvenciones en dos columnas: "montos anteriores" (1989-2006) y "montos futuros" (2007-2024). Observamos que, al responder a la pregunta 311, las Comunidades Europeas declaran que, puesto que 2007 ha dejado de ser un año del futuro, el Grupo Especial podría considerar la posibilidad de incluir las subvenciones recibidas en 2007 en el análisis del perjuicio grave actual. Sin embargo, al evaluar el argumento relativo al perjuicio grave actual, el Grupo Especial tiene en cuenta los efectos de las subvenciones hasta 2006, en lugar de ampliar el análisis a 2007.

[1252] Véase el párrafo 7.1590 del presente informe.

[1253] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, cuadro 4, "*Subsidy Magnitude by Subsidy Program*" ("Magnitud de la subvención por programa de subvenciones"), página 1.

[1254] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, párrafos 4-7 y 35.

[1255] Esto lo confirma el cuadro 4 de *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13. El cuadro 4 indica que la utilización por las Comunidades Europeas de las subvenciones

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Como se indica en los párrafos 7.1676-7.1679 del presente informe, el Grupo Especial considera conveniente evaluar la alegación de las Comunidades Europeas relativa al perjuicio grave actual examinando los efectos de las subvenciones durante el período 2004-2006. El método utilizado por las Comunidades Europeas para imputar las subvenciones a lo largo del tiempo es de tal índole que las únicas cuantías posteriores a 2006 que imputa al período 2004-2006 son las cuantías de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales que se espera que se reciban en los años 2007, 2008 y 2009 (es decir, hasta tres años después de 2006). En el caso de otras subvenciones distintas de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales, la "magnitud" anual de las subvenciones es la "cuantía de las subvenciones en ese mismo año" (en el caso de las subvenciones recurrentes que aumentan el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación) o la cuantía resultante de la imputación de las subvenciones no recurrentes durante un período de varios años que comienza en el año de recepción de la subvención.[1256]

7.156 En definitiva, si se aceptara el método de las Comunidades Europeas para imputar las subvenciones a lo largo del tiempo, el recurso a las cuantías posteriores a 2006 en el análisis del perjuicio grave actual se limitaría a determinadas "subvenciones" (la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett, la renuncia a los derechos de aterrizaje del LCF 747 en el Estado de Washington y las medidas EVE/IET) que se esperaba que se recibieran en 2007, 2008 y 2009. Las Comunidades Europeas no recurren a las cuantías posteriores a 2006 que han calculado para otras subvenciones y para otros años (es decir, las cuantías calculadas con respecto al período 2010-2024) en su alegación relativa al perjuicio grave actual.[1257] Habida cuenta de nuestra constatación de que las Comunidades Europeas no han demostrado que la renuncia a los derechos de aterrizaje del LCF 747 es una subvención[1258] y que las Comunidades Europeas consideran que la cuantía prevista de las subvenciones EVE/IET posteriores a 2006 es de 0 dólares[1259], si el Grupo Especial aplicara la metodología de las Comunidades Europeas para llevar a cabo el análisis del perjuicio grave actual, las únicas cuantías de subvenciones

---

recibidas después de 2006 en su análisis del perjuicio grave actual se limita a las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing, es decir, la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett, la renuncia a los derechos de aterrizaje del LCF 747 en el Estado de Washington y las medidas EVE/IET. La columna del cuadro 4 titulada "Derivación de la magnitud de la subvención" indica que, en el caso de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing, la "cuantía de la subvención tres años más tarde" representa la magnitud de la subvención correspondiente a cada año.

[1256] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, cuadro 4. La referencia al cuadro 6 en la columna del cuadro 4 "Derivación de la magnitud de la subvención" es una referencia a los cuadros en que se imputan subvenciones no recurrentes a lo largo de un período de varios años.

[1257] Las Comunidades Europeas confirman que esto es cierto en su respuesta a la pregunta 372, párrafo 262. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 76, párrafo 291, donde declaran lo siguiente:

"... Esta columna 'monto futuro' se ofrece a modo de resumen. Las Comunidades Europeas no se basan en todas las montos anuales futuros como prueba para establecer su alegación relativa al perjuicio grave actual y a la amenaza de perjuicio grave ..."

Además, en su respuesta a la pregunta 310, las Comunidades Europeas declaran que "los datos de 2011 a 2024 no son directamente pertinentes para la alegación de las Comunidades Europeas relativa al perjuicio grave actual y a la amenaza de perjuicio grave" (las Comunidades Europeas se basan en un "período de referencia" de 2007-2010 en el caso de su alegación de amenaza de perjuicio grave, y explican las razones por las que consideran que los valores de las subvenciones hasta 2010 son pertinentes para sus argumentos relativos al perjuicio grave).

[1258] Véase el análisis que figura en los párrafos 7.501 y siguientes.

[1259] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, indica que la cuantía prevista de la medida EVE/IET posterior a 2006 es de 0 dólares.

posteriores a 2006 que se incorporarían en dicho análisis serían las reducciones del impuesto B&O que se esperaba que se recibieran en 2007-2009.

7.157 Sin embargo, el Grupo Especial no considera necesario estimar la "magnitud" de las subvenciones para cada aeronave en su análisis del perjuicio grave. Si las Comunidades Europeas imputan las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de la manera en que lo hacen es con el fin de calcular esa "magnitud".[1260] El análisis del perjuicio grave actual realizado por el Grupo Especial tiene en cuenta los efectos de las reducciones de los impuestos B&O y EVE/IET al examinar los ahorros fiscales derivados de la entrega de aeronaves en 2004-2006 que obtuvo realmente Boeing durante ese período.[1261] A diferencia del análisis del perjuicio grave realizado por las Comunidades Europeas, en el análisis del Grupo Especial los ahorros fiscales que se puedan realizar en el período posterior a 2006 no desempeñan ningún papel. Por consiguiente, al examinar la alegación de las Comunidades Europeas relativa al perjuicio grave actual no es necesario resolver la cuestión de si los ingresos que se vayan a condonar en el "futuro" constituyen una contribución financiera, puesto que los ahorros fiscales que se puedan realizar en el período posterior a 2006 no desempeñan ningún papel en el análisis del Grupo Especial.

7.158 En conclusión, los ingresos que se vayan a condonar después de 2006 no desempeñan ningún papel en el análisis de los argumentos de las partes relativos al perjuicio grave actual realizado por el Grupo Especial, y éste aplica el principio de economía procesal en relación con la amenaza de perjuicio grave.[1262] Además, el Grupo Especial no acepta la alegación relativa a las medidas establecidas en virtud del HB 2294 que formulan las Comunidades Europeas al amparo del artículo 3.[1263] Por estas razones, el Grupo Especial no considera necesario pronunciarse sobre la cuestión de si los ingresos que se vayan a condonar en el "futuro" pueden constituir una contribución financiera.

Argumento subsidiario

7.159 Las Comunidades Europeas formulan lo que denominan un "argumento subsidiario" y piden al Grupo Especial que lo examine únicamente en el caso de que concluya que no existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 en relación con cualquiera de las medidas establecidas en virtud del HB 2294.[1264] Teniendo en cuenta que hemos concluido que la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad no constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, es necesario que evaluemos el "argumento subsidiario" de las Comunidades Europeas.

7.160 Por lo que respecta al "argumento subsidiario", el principal objeto de controversia entre las partes es la cuestión de si únicamente puede existir una "posible transferencia directa de fondos" cuando ésta depende de que se produzca un "hecho desencadenante" o de que se cumpla una condición, o si se puede considerar que existe cuando la posible transferencia directa de fondos es una de las varias consecuencias posibles del cumplimiento de una condición. Los informes de grupos especiales anteriores y del Órgano de Apelación que se han ocupado del sentido de una posible transferencia directa de fondos no ofrecen indicaciones a este respecto. En realidad, los informes

[1260] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, cuadro 4, "*Subsidy Magnitude by Subsidy Program*" ("Magnitud de la subvención por programa de subvenciones").
[1261] Véanse los párrafos 7.1812 y 7.1813 del presente informe.
[1262] Véase el párrafo 7.1851 del presente informe.
[1263] Véase el párrafo 7.1590 del presente informe.
[1264] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 84.

anteriores se han centrado en el sentido del beneficio derivado de una posible transferencia directa de fondos.[1265]

7.161 Las partes parecen estar de acuerdo en que si las Partes Públicas que son partes en el MSA no cumplen los compromisos "garantizados" en virtud de este Acuerdo, la transferencia directa de fondos es sólo uno de los resultados posibles. En realidad, el artículo 10.4.1 establece que, si no se cumple un compromiso, las Partes Públicas proporcionarán algo que tenga un "efecto económico equivalente" al del compromiso que se haya incumplido. Por tanto, el MSA no dice expresamente que una transferencia de fondos a Boeing sería una de las posibles consecuencias en caso de que el gobierno no pudiera cumplir uno de sus compromisos iniciales. Sin embargo, dada la importancia concedida al "efecto económico" de la medida correctiva, cabe suponer que una de las formas en que las Partes Públicas podrían satisfacer lo dispuesto en el artículo 10.4.1 del MSA sería transfiriendo directamente fondos a Boeing.

7.162 Por lo que respecta al argumento de los Estados Unidos de que el artículo 10.4.1 no impone ninguna obligación a las Partes Públicas, porque está sujeto a las condiciones del "máximo empeño" y de "la medida en que lo permita la ley", observamos que el hecho de que las Partes Públicas no ofrezcan un compromiso u obligación con un efecto económico equivalente es considerado un incumplimiento del MSA, independientemente de que se ponga el máximo empeño o de que el gobierno esté obligado por ley en lo que concierne a los compromisos alternativos que pudiera ofrecer. Esto es así porque el artículo 10.4.1 del MSA establece que las Partes Públicas *proporcionarán* a Boeing "una exención de la ley modificada o, de lo contrario, otro compromiso u obligación aceptable para Boeing que tenga un efecto económico equivalente al del compromiso reducido o eliminado". El hecho de no proporcionar esa exención o compromiso "constituirá un menoscabo sustancial" del MSA. Por consiguiente, las condiciones del "máximo empeño" y de "la medida en que lo permita la ley" no son un medio que libere al gobierno de la obligación de proporcionar un compromiso con un efecto económico equivalente que le impone el artículo 10.4.1. Por estas razones, no nos convence el argumento de los Estados Unidos de que, de conformidad con el artículo 10.4.1 del MSA, las Partes Públicas no están obligadas a proporcionar una transferencia directa de fondos o algún otro compromiso que tenga un efecto económico equivalente al de la obligación reducida o eliminada.

7.163 Por tanto, en nuestra opinión, el artículo 10.4.1 del MSA representa una promesa hecha por las Partes Públicas de proporcionar a Boeing una transferencia directa de fondos o varias otras medidas correctivas posibles, con un determinado valor económico, si no pudieran cumplir un compromiso asumido en virtud del MSA. Las Comunidades Europeas sugieren que el hecho de que el artículo 11.2.1 del MSA establezca explícitamente que Boeing puede presentar una demanda por daños en caso de incumplimiento del MSA, incluido el del compromiso que se establece en el artículo 10.4.1, confirma la idea de que existe una posible transferencia directa de fondos. Sin embargo, incluso si se considerase que el artículo 11.2.1, juntamente con el artículo 10.4.1, son las disposiciones que dan lugar a una posible transferencia de fondos, ello no modificaría la cuestión principal que se plantea en relación con las comunicaciones de las partes, es decir, la cuestión de si una transferencia directa de fondos, en cuanto una de las consecuencias posibles del cumplimiento de una condición previamente definida, es suficiente para satisfacer la definición de contribución financiera que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Observamos que, ya se considere el artículo 10.4.1 del MSA aisladamente o en conjunción con el artículo 11.2.1, el hecho de no proporcionar los incentivos fiscales identificados en el MSA *podría* dar lugar a una transferencia directa de fondos (es decir, en caso de que las Partes Públicas proporcionen un compromiso con un efecto económico equivalente o de que Boeing presente una demanda contra las Partes Públicas y

[1265] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves*, párrafos 7.68 y 7.69; informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 157; e informe del Grupo Especial, *Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves*, párrafos 7.344 y 7.345.

obtenga un resarcimiento por daños). Sin embargo, en ninguna circunstancia se asegura a Boeing una transferencia directa de fondos cuando se cumple la eventualidad indicada en el artículo 10.4.1 del MSA.

7.164 En este sentido, observamos que la definición del término "*potential*" ("potencial") es "*possible as opposed to actual; capable of coming into being or action; latent*" ("posible en oposición a efectivo; que puede llegar a ser o actuar; latente").[1266] A primera vista, esta definición no parece excluir del alcance del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC la posible transferencia de fondos identificada por las Comunidades Europeas. Sin embargo, para aceptar los argumentos de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión sería necesaria una interpretación amplia de la expresión "posible transferencia directa de fondos". Las Comunidades Europeas sostienen, básicamente, que cada vez que hay una posibilidad de que el gobierno transfiera fondos en el futuro, una vez que se produzca un hecho desencadenante definido, se trata de una contribución financiera. La orientación contextual proporcionada por el ejemplo de "posible transferencia directa de fondos" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC (las garantías de préstamos) sugiere que no era eso lo que se pretendía. Una garantía de préstamo es un *compromiso* del gobierno de asumir la responsabilidad con respecto a un préstamo cuando se da una serie de circunstancias definidas. Por consiguiente, el ejemplo elegido en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 sugiere que la simple *posibilidad* de que un gobierno pueda transferir fondos si se cumple una condición previamente definida no será suficiente para satisfacer la definición de contribución financiera. En nuestra opinión. una posible transferencia directa de fondos es una "posibilidad" debido a la incertidumbre sobre si se producirá el hecho desencadenante, y no a la incertidumbre sobre si se realizará la transferencia de fondos una vez ocurrido el hecho definido previamente.

7.165 La amplitud de la constatación que solicitan las Comunidades Europeas es puesta de relieve por el hecho de que la disposición del MSA que supuestamente promete una posible transferencia de fondos no menciona explícitamente esta posibilidad, sino que establece que se proporcionará a Boeing una "obligación o compromiso" de un determinado valor económico. Si el Grupo Especial concluyera que se trata de una posible transferencia directa de fondos se podría constatar, por ejemplo, que existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 cada vez que un gobierno hace una promesa general de proporcionar asistencia o apoyo a una rama de producción si se produce un hecho desencadenante definido, porque una transferencia directa de fondos es uno de los medios posibles de proporcionar asistencia a una rama de producción. Además, si el Grupo Especial aceptara el argumento de las Comunidades Europeas de que la disposición del MSA que establece que Boeing puede reclamar daños al gobierno por incumplimiento de contrato justifica también la constatación de una posible transferencia directa de fondos, ello parecería indicar que, cada vez que un gobierno suscribe un contrato, existe una posible transferencia directa de fondos, porque, esté o no explícitamente prevista, la reclamación de daños por incumplimiento de contrato es casi siempre una posibilidad.

7.166 El Grupo Especial tiene por tanto considerables dudas en cuanto a si la expresión "posible transferencia directa de fondos" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC es tan amplia como sugieren las Comunidades Europeas. En todo caso, no consideramos necesario establecer los límites máximos del sentido de esa expresión porque, como se expone en la subsección siguiente del informe, las Comunidades Europeas no han demostrado que exista un beneficio para Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 en lo que respecta a la supuesta posible transferencia directa de fondos.

[1266] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volumen II, página 2302. Esto queda confirmado por el *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), página 788, que define "*potential*" ("potencial") como "*capable of becoming real ... something that can develop or become actual*" ("capaz de llegar a ser real ... algo que puede devenir o hacerse real").

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.167 Por estas razones, el Grupo Especial no considera necesario pronunciarse sobre la cuestión de si existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC en el caso de las medidas de las que no se ha constatado que constituyen una contribución financiera en la forma prevista en el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1. Incluso si existiera una posible transferencia directa de fondos, las Comunidades Europeas no han demostrado que otorgue un beneficio.

> La cuestión de si existe un beneficio en el caso de cada una de las medidas que, según se ha constatado, dan lugar a una contribución financiera

7.168 El análisis del beneficio de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC exige una comparación con el mercado, puesto que el receptor debe recibir una "contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".[1267]

7.169 En los casos en que se ha constatado que existía una contribución financiera en forma de condonación de ingresos que en otro caso se habrían percibido, no ha sido difícil concluir que existía un beneficio. Por ejemplo, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - EVE* observó que los Estados Unidos no discutían la cuestión del beneficio y declaró lo siguiente:

> "A nuestro juicio, la contribución financiera otorga claramente un beneficio, en la medida en que tanto las EVE como sus compañías matrices no deben pagar determinados impuestos que de otro modo se percibirían."[1268]

7.170 En el procedimiento de cumplimiento de ese mismo caso, el Grupo Especial recurrió a un razonamiento similar y constató que al receptor se le coloca "en una situación mejor que la que hubiera tenido de no existir la contribución, es decir si ... estuviese sujeto a las normas fiscales de los Estados Unidos aplicables en otro caso".[1269] El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Automóviles* constató también que es fácil inferir la existencia de un beneficio una vez que se ha determinado que se han condonado ingresos que en otro caso se habrían percibido.[1270] En nuestra opinión, la ventaja fiscal pertinente es fundamentalmente un obsequio del gobierno, o una exención de obligaciones exigibles, y es evidente que el mercado no hace obsequios de este tipo.

7.171 Por estas razones, el Grupo Especial constata que se otorga un beneficio en el caso de las medidas fiscales que, según ha constatado, constituyen una contribución financiera.

7.172 Por las razones que se indican en el párrafo 7.214 del presente informe, la supuesta transferencia del beneficio de la reducción del impuesto B&O de los fabricantes de componentes de LCA a Boeing se analiza en la sección relativa a la cuantía de la subvención fiscal B&O recibida por Boeing, que comienza en el párrafo 7.260.

7.173 Por lo que respecta al argumento subsidiario de las Comunidades Europeas, es decir, que las medidas fiscales y el MSA dan lugar a una posible transferencia directa de fondos, el Grupo Especial observa que, de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, una "posible transferencia directa de fondos" es distinta de una "transferencia directa de fondos". Por consiguiente, una posible transferencia directa de fondos debe dar lugar a un beneficio diferente del que se produce como resultado de una transferencia directa de fondos. En otras palabras, el beneficio debe producirse como resultado de la posible transferencia directa de fondos *per se*, no como consecuencia de cualquier transferencia directa de fondos que pudiera producirse.

[1267] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 158.
[1268] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE,* párrafo 7.103.
[1269] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 8.46.
[1270] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.165.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.174 Este criterio está en consonancia con el adoptado por grupos especiales anteriores que se han ocupado de esta cuestión, como por ejemplo los Grupos Especiales que se ocuparon de los asuntos *Brasil - Aeronaves* y *Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves.*[1271] Estos grupos especiales encontraron apoyo en el texto del artículo 14 del Acuerdo SMC, que ofrece directrices para calcular el beneficio en el contexto de los derechos compensatorios. En particular, los grupos especiales señalaron que el apartado c) del artículo 14 establece lo siguiente:

> "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."

7.175 Los argumentos de las partes en la presente diferencia relativos al artículo 10.4.1 del MSA se centran casi exclusivamente en el sentido de la expresión "posible transferencia directa de fondos", que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. La única referencia de las Comunidades Europeas al beneficio tiene lugar en el contexto de su argumento de que la "garantía" del artículo 10.4.1 debe considerarse una posible transferencia directa de fondos, puesto que se considera que una garantía crediticia lo es. Las Comunidades Europeas aducen lo siguiente:

> "{E}l objeto y fin del Acuerdo SMC es imponer disciplinas multilaterales a las subvenciones que distorsionan el comercio internacional de mercancías, y un tipo de efecto de distorsión del comercio de las 'posibles transferencias directas de fondos' es la transferencia del riesgo al gobierno. Esto se desprende claramente, una vez más, del ejemplo de las garantías de préstamos, en que el riesgo de impago se transfiere del acreedor (es decir, un tercero), al gobierno, otorgando indirectamente un beneficio al prestatario (es decir, el receptor de la subvención). En la presente diferencia, el artículo 10.4.1 del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site transfiere el riesgo de incumplimiento de los compromisos asumidos por las Partes Públicas de Boeing (es decir, el receptor de la subvención) al gobierno, *otorgando directamente un beneficio* a Boeing."[1272]

7.176 Las Comunidades Europeas no se refieren al beneficio en el contexto de la demostración de que existe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Sin embargo, como ésta es la única referencia al beneficio que hacen las Comunidades Europeas, suponemos que se trata de su argumento con respecto al párrafo 1 b) del artículo 1.

7.177 En el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación constató que un análisis del beneficio de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC exige que se examine si la contribución financiera de que se trata, en virtud de sus condiciones, concede al receptor un trato más favorable que el que puede obtenerse en el mercado. A juicio de las Comunidades Europeas, el beneficio pertinente para Boeing que se deriva de la posible transferencia directa de fondos es la transferencia del riesgo de incumplimiento, prevista en el MSA, de Boeing al gobierno. De modo similar, las Comunidades Europeas sugieren que en el caso de una *garantía de préstamo* el beneficio pertinente es la transferencia del riesgo de incumplimiento del acreedor al gobierno.[1273] Sin embargo, como se indica en el apartado c) del artículo 14 del Acuerdo SMC, para determinar si la garantía de

[1271] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves*, párrafos 7.68 y 7.69; informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 157; e informe del Grupo Especial, *Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves*, párrafos 7.344 y 7.345.

[1272] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 89 (sin cursivas en el original).

[1273] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 89.

préstamo de un gobierno otorga o no un beneficio hay que comparar las condiciones del préstamo garantizado por el gobierno con las de un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno. Por consiguiente, la interpretación que hacen las Comunidades Europeas del beneficio derivado de una garantía crediticia no coincide con el modo en que se utiliza el término "beneficio" en el Acuerdo SMC. Asimismo, en nuestra opinión, incluso si el compromiso previsto en el artículo 10.4.1 del MSA transfiere el riesgo de incumplimiento de Boeing al gobierno, no por ello estamos convencidos de que existe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 en relación con la posible transferencia directa de fondos. Las Comunidades Europeas no ofrecen argumentos o pruebas relativos a la existencia o la naturaleza de un punto de referencia de mercado que permita evaluar las condiciones de la contribución financiera en litigio. Demostrar que el gobierno ha prometido proporcionar una transferencia directa de fondos o alguna otra medida correctiva en caso de que incumpliera los compromisos que le corresponden en el marco del MSA no es suficiente para probar que lo que otorga un beneficio a Boeing es la promesa *per se*, y no la medida correctiva que en su momento pudiera establecerse. En estas circunstancias, no podemos concluir que se ha otorgado un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.178 Por estas razones, el Grupo Especial constata que, incluso si se pudiera considerar que las medidas fiscales, juntamente con el MSA, constituyen una posible transferencia directa de fondos, las Comunidades Europeas no habrían demostrado que existe un beneficio.

7.179 El Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos e impuestos sobre la propiedad y las exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos son subvenciones a Boeing en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.180 El Grupo Especial constata que la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad no son subvenciones a Boeing.

iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.181 Las Comunidades Europeas argumentan que cada una de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 es específica *de jure* con arreglo al párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC o, subsidiariamente, es específica *de facto* con arreglo al párrafo 1 c) de ese mismo artículo. Además, habida cuenta de su alegación de que los incentivos fiscales previstos en el HB 2294 no sólo son subvenciones que causan efectos desfavorables, sino que además son subvenciones prohibidas de conformidad con el artículo 3 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas sostienen que las subvenciones se consideran específicas de conformidad con el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1274]

7.182 A juicio de las Comunidades Europeas, el HB 2294 es la legislación que ha de tenerse en cuenta de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. El HB 2294 limita explícitamente las medidas fiscales a una rama de producción (la industria aeroespacial) o a un grupo de empresas (las dedicadas a producir y vender aeronaves comerciales o sus componentes).[1275] Por lo que respecta a la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad, las Comunidades Europeas argumentan que estas exenciones sólo están al alcance

[1274] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 144.

[1275] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 139; y *Summary of the European Communities' Specificity Arguments*, CE - Prueba documental 1286.

de los fabricantes de "aviones supereficientes" y que Boeing es el único fabricante de este tipo en el Estado de Washington.[1276] En apoyo de su argumento de que el HB 2294 es específico, las Comunidades Europeas señalan que en el preámbulo de este instrumento legislativo se declara que su finalidad es "retener a la industria aerospacial en el Estado de Washington y atraerla a él".[1277] Además, al suscribir el MSA con Boeing, el Estado de Washington ha limitado explícitamente a Boeing el acceso a las ventajas fiscales.[1278]

7.183 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos que sugiere que el hecho de que otras actividades manufactureras se beneficien de tipos impositivos B&O ajustados o que otros sectores reciban bonificaciones fiscales B&O significa que las reducciones y bonificaciones fiscales a la industria aeroespacial no pueden ser específicas. A juicio de las Comunidades Europeas, un análisis adecuado de la cuestión de si las reducciones de los tipos impositivos y las bonificaciones fiscales previstas en el HB 2294 son específicas excluye el examen de las reducciones de los tipos impositivos y las bonificaciones fiscales B&O concedidas a otros sectores.[1279] La razón de ello es que el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC define la especificidad con referencia a "una subvención". Por consiguiente, el análisis de la especificidad es exclusivo de la subvención en litigio, es decir, el HB 2294, y no contempla una referencia a otras normas o leyes de la autoridad otorgante.[1280] Las Comunidades Europeas argumentan que esas otras reducciones de los tipos impositivos o bonificaciones fiscales pueden constituir subvenciones específicas, pero no están en litigio en la presente diferencia.[1281]

7.184 Si el Grupo Especial considera que las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 no son específicas *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, las Comunidades Europeas sostienen, subsidiariamente, que son específicas *de facto* para una empresa (Boeing), una rama de producción (la industria aeroespacial) o un grupo de empresas (las dedicadas a producir y vender aeronaves comerciales o sus componentes), de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1282] Ello se debe a que, "en realidad" únicamente los fabricantes y vendedores al por mayor y al por menor de aeronaves comerciales y sus componentes, o, en el caso de las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos y del impuesto sobre la propiedad, únicamente los fabricantes de "aviones supereficientes", pueden beneficiarse de los incentivos fiscales que se ofrecen en el HB 2294.[1283] Además, a juicio de las Comunidades, Boeing y los fabricantes de componentes del Estado de Washington recibirán la totalidad de las reducciones y bonificaciones fiscales B&O.[1284]

7.185 Las Comunidades Europeas argumentan también que las subvenciones son específicas *de facto* porque el HB 2294 se aprobó pensando en Boeing.[1285] Los incentivos fiscales estaban supeditados al establecimiento de instalaciones para el montaje final de aviones comerciales con capacidad para producir 36 aviones "supereficientes" al año en el Estado de Washington. Las Comunidades Europeas aducen que la definición de "avión supereficiente" que figura en el HB 2294 coincide con las especificaciones del 787.[1286]

[1276] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 85.
[1277] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 139.
[1278] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 142.
[1279] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 104.
[1280] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 104.
[1281] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 73; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 320.
[1282] *Summary of the European Communities' Specificity Arguments*, CE - Prueba documental 1286.
[1283] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 65, 74 y 85.
[1284] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 65 y 74.
[1285] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 66.
[1286] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 66.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.186 Las Comunidades Europeas sostienen que el hecho de que el Estado haya garantizado específicamente a Boeing las medidas fiscales previstas en el MSA indica que las reducciones son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1287]

Argumentos de los Estados Unidos

7.187 Los Estados Unidos admiten que la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos es específica "en la medida en que únicamente se aplica a los fabricantes de aviones comerciales".[1288] Además, aunque en su primera comunicación escrita no queda claro este punto[1289], en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial los Estados Unidos confirman que la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para equipos informáticos es una subvención específica.[1290] Por lo que respecta a la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad, los Estados Unidos aducen únicamente que no son contribuciones financieras, sin abordar la cuestión de la especificidad.

7.188 Sin embargo, los Estados Unidos sostienen que la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington y las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción e impuestos sobre la propiedad del Estado de Washington no son específicas ni *de jure* ni *de facto*.[1291] Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que el análisis de la especificidad se limita al examen de la subvención en litigio. A juicio de los Estados Unidos, aunque la medida en litigio es el HB 2294, no existe ningún fundamento lógico, en el texto del Acuerdo SMC o en informes de grupos especiales anteriores o del Órgano de Apelación, para limitar a la medida en litigio las pruebas relativas a la especificidad.[1292]

7.189 Los Estados Unidos mantienen que el análisis de la especificidad debe realizarse en el contexto de la estructura fiscal general del Estado de Washington y teniendo en cuenta el trato que otorga a todas las categorías de actividades empresariales.[1293] En opinión de los Estados Unidos, el régimen fiscal B&O es un sistema de tipos múltiples y el Estado ha establecido reducciones del impuesto B&O para una variedad de actividades empresariales.[1294] Por consiguiente, la reducción del tipo B&O para las manufacturas aeroespaciales no es específica en el sentido del Acuerdo SMC.[1295] Además, por lo que respecta a las bonificaciones fiscales B&O, se han concedido bonificaciones similares a varias otras actividades empresariales en el Estado. Por ejemplo, se aplican bonificaciones fiscales B&O a:

a) empresas ubicadas en zonas rurales que reúnan determinadas condiciones y creen nuevos puestos de trabajo;

b) fundiciones de aluminio que puedan acogerse a las bonificaciones B&O para los impuestos sobre la propiedad;

[1287] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 66.

[1288] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 484, nota 660; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 26.

[1289] Véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 500.

[1290] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 27.

[1291] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafos 385 y 386.

[1292] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 116.

[1293] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 482.

[1294] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 482 y 483; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 140.

[1295] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 483; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 385.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c) pequeñas empresas;

d) empresas dedicadas a determinadas actividades de servicios internacionales;

e) empresas de alta tecnología dedicadas a actividades de investigación y desarrollo; y

f) empresas que ofrecen determinados programas de formación en el empleo.[1296]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.190 El principal argumento de las Comunidades Europeas con respecto a cada una de la medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 es que son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. El párrafo 1 a) del artículo 2 se centra en la cuestión de si la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limita explícitamente el acceso a la subvención a "determinadas empresas", definidas en el preámbulo del artículo 2. De conformidad con el sentido corriente del término "*explicit*" ("explícito"), no basta cualquier limitación del acceso a una subvención para hacer que ésta sea específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2. Debe ser una limitación que "*distinctly express 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"). Debe ser una limitación "*unambiguous*" ("inequívoca") y "*clear*" ("clara").[1297] En otras secciones del Acuerdo SMC, como el artículo 3, que hace referencia a la supeditación "*de jure* o *de facto*" a los resultados de exportación, varios grupos especiales y el Órgano de Apelación han distinguido entre los análisis *de jure* y *de facto* indicando que un análisis *de jure* debe limitarse al texto de la legislación o instrumento pertinente en litigio.[1298] Si bien el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC no se refiere expresamente a la especificidad "*de jure*", observamos que el párrafo 1 c) del artículo 2 se refiere a la especificidad "en realidad", quizá como medio de establecer una distinción entre el análisis prescrito en el párrafo 1 c) del artículo 2 y el prescrito en el párrafo 1 a) de ese mismo artículo. Sin embargo, puesto que el párrafo 1 a) del artículo 2 se refiere a "cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención", es evidente que la limitación expresa puede encontrarse en la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante o en otras declaraciones o medios a través de los cuales la autoridad otorgante expresa su voluntad.

7.191 Al examinar el sentido del término "especificidad", recordamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, aparte de establecer la prescripción bastante general de que la autoridad otorgante o su legislación limiten explícitamente a determinadas empresas el acceso a una subvención, "el artículo 2 del Acuerdo SMC no indica con ninguna precisión cuándo puede haber 'especificidad'".[1299] La decisión del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* muestra que el análisis de la especificidad pretende determinar en qué medida la subvención está "ampliamente disponible" en toda la economía, y sugiere que hay un punto decisivo, que varía de un caso a otro, en el que lo que se considera no es ya si el acceso a la subvención en litigio se limita a "determinadas empresas", sino más bien si la

[1296] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 495.

[1297] *Shorter Oxford English Dictionary,* L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volumen I, página 888. Esto lo confirma el *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), página 353, que establece que por "*explicit*" ("explícito") se entiende "*so clear in statement that there is no doubt about the meaning ... such verbal plainness and distinctness that there is no room for doubt or difficulty in understanding*" ("tan claro en su enunciado que no cabe duda sobre su significado ... expresado con tal claridad y precisión que no hay lugar a dudas ni dificultades para entenderlo").

[1298] Véanse, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.179; y el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 167.

[1299] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1139.

subvención está "ampliamente disponible" en toda la economía en medida suficiente para no ser específica.

7.192 Aplicando las indicaciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, y teniendo en cuenta el sentido corriente del termino "*explicit*" ("explícito"), para constatar la existencia de especificidad de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 es preciso establecer a la luz de la legislación o de otras declaraciones o medios por los que la autoridad otorgante exprese su voluntad, 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".

7.193 Al examinar los hechos, es importante, de entrada, observar que nos enfrentamos a una situación en la que las partes en la diferencia tienen un enfoque conceptual diferente de la cuestión de la especificidad. En particular, las Comunidades Europeas afirman categóricamente, respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, que el análisis de la especificidad debe limitarse al examen del HB 2294, la legislación de enmienda mediante la que se aprobaron los incentivos fiscales para el sector aeroespacial.[1300] Rechazan el argumento de los Estados Unidos de que se deberían tener en cuenta las reducciones y bonificaciones fiscales B&O en otros sectores y que el análisis de la especificidad debería realizarse en el contexto de la totalidad del régimen fiscal B&O.[1301] En otras palabras, la amplitud del análisis de la especificidad, en el caso de las Comunidades Europeas, está determinada por la forma en que la parte reclamante define la medida mediante la que se aprueba la subvención. En cambio, los Estados Unidos argumentan que no existe ningún fundamento en el Acuerdo SMC, ni en informes de diferencias anteriores, para limitar las pruebas relativas a la especificidad a la medida en sí.[1302]

7.194 Como punto de partida del análisis de la especificidad *de jure*, consideramos necesario examinar los términos del HB 2294. Un examen detenido del HB 2294 avala la opinión de las Comunidades Europeas de que las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 que, según hemos constatado, constituyen subvenciones, son específicas. El HB 2294 lleva por título "Industria aeroespacial - Incentivos fiscales", lo que sugiere que cualesquiera reducciones de impuestos que se concedan en virtud de esta legislación están limitadas a la industria aeroespacial.[1303] Además, el artículo 1 del HB 2294, cláusula general en la que se expone el objetivo de la legislación, establece que "... la población del Estado de Washington se ha beneficiado de la presencia en él de la industria aeroespacial ... es de interés público procurar que se mantenga la presencia de esta industria mediante la concesión de incentivos fiscales".[1304] Esto confirma ulteriormente la idea de que las medidas fiscales fueron concebidas de manera que se limitaran a la industria aeroespacial.

7.195 El HB 2294 también limita explícitamente a la rama de producción aeroespacial o a determinadas empresas de esta rama de producción cada una de las medidas fiscales que, según hemos constatado, constituyen una subvención. Por ejemplo, los artículos 3 y 4 del HB 2294 son las disposiciones pertinentes por las que se modifica el *Código Revisado de Washington* introduciendo la reducción de los tipos del impuesto B&O que está en litigio en la presente diferencia. Ambos artículos reproducen íntegramente las disposiciones pertinentes del *Código Revisado de Washington* e incluyen las modificaciones subrayadas en los artículos 3(13) y 4(13). Tanto el artículo 3(13) como el artículo 4(13) comienzan así:

[1300] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 104.
[1301] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 105.
[1302] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 116.
[1303] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1304] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "A partir del 1º de octubre de 2005, para toda persona que realice en este Estado actividades de fabricación de aviones comerciales o de sus componentes, la cuantía del impuesto aplicado en relación con dichas actividades será ..."[1305]

Seguidamente se indican las reducciones pertinentes de los tipos del impuesto B&O. Además, el artículo 8 del HB 2294, en el que se establece la bonificación fiscal para los ordenadores y programas informáticos, dispone expresamente que esta bonificación sólo se aplicará a los programas informáticos utilizados por los "fabricantes de aviones comerciales" para "el diseño y desarrollo de aviones comerciales".[1306] Los artículos 7 y 15 limitan expresamente la bonificación fiscal para desarrollo previo a la producción y la bonificación fiscal para el impuesto sobre la propiedad a los fabricantes de aviones comerciales o de sus componentes. Por último, los términos del HB 2294 indican que la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos se aplica a los fabricantes o elaboradores por encargo remunerado de aviones comerciales o sus componentes.

7.196 Por consiguiente, según se desprende del texto del HB 2294, las subvenciones fiscales están limitadas de modo expreso e inequívoco a las empresas que fabrican aviones comerciales o sus componentes. Esto constituye una limitación a "determinadas empresas" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Grupos especiales anteriores que han examinado el sentido de la expresión "determinadas empresas", utilizada en el preámbulo del artículo 2, han coincidido en que por lo general es posible referirse a las "ramas de producción" en función del tipo de productos que producen, los cuales pueden incluir una amplia gama de productos finales, en lugar de un tipo específico de productos.[1307] Por ejemplo, es posible referirse a una "rama de producción del acero", una "rama de producción textil" o una "rama de producción de telecomunicaciones".[1308] Por consiguiente, constatar que, con arreglo a los términos del HB 2294, las medidas fiscales están limitadas a una "rama de producción" en el sentido del artículo 2, a saber, la industria aeroespacial, es conforme con esta línea de razonamiento. Asimismo, cabe considerar que están limitadas a un "grupo de empresas", a saber, las empresas que fabrican aviones comerciales o sus componentes.

7.197 Por consiguiente, un examen de la legislación de enmienda del *Código Revisado de Washington*, es decir, el HB 2294, aisladamente del resto del régimen fiscal del Estado de Washington justifica una constatación de que las subvenciones fiscales son específicas *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. El acceso a las subvenciones está limitado de manera expresa e inequívoca a una rama de producción o a un grupo de empresas. Sin embargo, no consideramos adecuado interrumpir en este punto el análisis. El enfoque de las Comunidades Europeas, consistente en restringir el análisis de la especificidad a la medida mediante la que se establece la subvención, es decir, la legislación de enmienda, en lugar de considerar el conjunto de la legislación fiscal en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante, plantea varios problemas. En particular, el enfoque que preconizan las Comunidades Europeas puede dar lugar a resultados anómalos. Por ejemplo, si una autoridad otorgante introdujera una subvención ampliamente disponible por medio de un único instrumento legislativo, con arreglo al enfoque de las Comunidades Europeas esta subvención no sería específica en el sentido del artículo 2. Sin embargo, si la autoridad otorgante introdujera exactamente la misma subvención ampliamente disponible, pero la hiciera extensiva a cada rama de producción aprobando instrumentos legislativos independientes, ello podría dar lugar a una constatación de especificidad si la parte reclamante definiera la medida impugnada como uno de los instrumentos legislativos.

[1305] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1306] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.
[1307] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafos 7.120 y 7.121.
[1308] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafos 7.120 y 7.121.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.198 No podemos, pues, aceptar el argumento de las Comunidades Europeas de que el análisis de la especificidad debe limitarse a la legislación de enmienda mediante la que se establece la subvención. Como indican los Estados Unidos en sus comunicaciones, las Comunidades Europeas tal vez estén mezclando "un elemento de una alegación (la cuestión de si una medida constituye una subvención) con las pruebas (lo que es necesario demostrar para establecer la alegación)".[1309] Al limitar el análisis de la especificidad a la legislación de enmienda, en lugar de considerar el conjunto de la legislación fiscal del Estado de Washington, tal vez se pase por alto información valiosa que podría arrojar luz sobre la cuestión de si una subvención ha sido o no debidamente caracterizada como específica. Además, el enfoque que preconizan las Comunidades Europeas hace que el análisis de la especificidad dependa del modo en que la parte reclamante elige definir la medida que impugna.

7.199 Por lo que respecta a la *reducción del impuesto B&O* para la fabricación de aeronaves, si bien hemos constatado que constituye una subvención, es posible que sea parte de una subvención más amplia, hecha extensiva a otras ramas de producción mediante distintas enmiendas del código fiscal del Estado de Washington. A nuestro parecer, es necesario examinar el régimen fiscal B&O en su conjunto, en particular la legislación y los documentos elaborados por la autoridad otorgante, para determinar si la subvención en litigio está explícitamente limitada a determinadas empresas o está ampliamente disponible. Por consiguiente, consideramos apropiado examinar el *Código Revisado de Washington* en su conjunto, en lugar de examinar únicamente la legislación de enmienda, es decir, el HB 2294, para determinar si la reducción de los tipos impositivos B&O es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2. Al hacerlo observamos que, si bien las Comunidades Europeas declaran categóricamente, respondiendo a la pregunta 34, que en el análisis de la especificidad sólo se debería tener en cuenta la reducción del impuesto B&O que se establece en el HB 2294, matizan en cierta medida este argumento al presentar comunicaciones relativas a otros tipos impositivos diferenciales, sugiriendo que quizá los tipos impositivos diferenciales que se aplican a otros sectores son también subvenciones específicas, consideradas individualmente.

7.200 En esencia, el argumento de los Estados Unidos sobre la especificidad *de jure* es que cuando la reducción fiscal aplicada en virtud del HB 2294 se considera en el contexto más amplio del régimen fiscal B&O del Estado de Washington, resulta evidente que no constituye una subvención específica. Esto se debe a que el régimen fiscal B&O impone diferentes tipos a las diferentes actividades empresariales, y las manufacturas aeroespaciales no son más que una de las numerosas actividades empresariales a las que se aplica un tipo impositivo individual.[1310] Estos tipos pueden ajustarse periódicamente y no hay un tipo impositivo de aplicación general.[1311] Aunque no está explícitamente formulado en sus comunicaciones sobre la especificidad *de jure*, el argumento de los Estados Unidos parece ser el mismo que el que esgrimen con respecto a la especificidad *de facto*: que el Estado de Washington ha establecido reducciones similares para varias otras actividades empresariales y, por consiguiente, si la reducción aplicada a la industria aeroespacial constituye una subvención, esta subvención no es específica.

7.201 Es posible que la reducción del impuesto B&O concedida a la industria aeroespacial sea parte de una subvención más amplia concedida a una variedad de ramas de producción, de manera que la subvención está "ampliamente disponible" en toda la economía del Estado de Washington en medida suficiente para no ser específica. Sin embargo, aparte de una comunicación de un párrafo relativa a la

[1309] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 116.
[1310] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 482 y 483.
[1311] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 117.

especificidad *de jure*, los Estados Unidos han facilitado poca información que permita al Grupo Especial llegar a la conclusión que solicitan.[1312]

7.202 El texto del *Código Revisado de Washington* deja claro que hay ciertas variaciones en los tipos del impuesto B&O aplicados a los sectores de las manufacturas, la venta al por menor y la venta al por mayor en el Estado de Washington. Recordamos nuestra conclusión anterior de que existe un tipo general del impuesto B&O para las actividades manufactureras. Sin embargo, hay ciertas excepciones a este tipo impositivo. En particular, dejando a un lado la fabricación de aeronaves, las siguientes actividades manufactureras están sujetas a un tipo impositivo diferencial[1313]:

a) elaboración de harina a partir de trigo, de cebada perlada a partir de cebada, de aceite de soja a partir de habas de soja, de aceite de colza a partir de colza o de aceite de girasol a partir de semillas de girasol, alimentos marinos crudos, biodiesel/combustible de alcohol, elaboración o trituración de guisantes secos y elaboración de productos cárnicos perecederos (0,138 por ciento);

b) fabricación de materiales semiconductores y conjuntos combustibles nucleares (0,275 por ciento);

c) fabricación de aluminio y sistemas de energía solar (0,2904 por ciento);

d) fabricación relacionada con frutas, hortalizas y legumbres frescas y productos lácteos (exenta)[1314];

e) elaboración de madera y productos de madera (0,4235 por ciento hasta el 30 de junio de 2007 y 0,2904 por ciento hasta el 30 de junio de 2024).

7.203 Asimismo, recordamos nuestra conclusión de que existe un tipo impositivo general del 0,484 por ciento para las actividades de venta al por mayor y del 0,471 por ciento para la actividades de venta al por menor. Estos tipos generales están sujetos también a ciertas excepciones. Aparte de la venta al por mayor y al por menor de aeronaves comerciales, se aplica un tipo impositivo diferencial a las siguientes actividades[1315]:

a) venta al por mayor y reventa de medicamentos de venta con receta, venta al por mayor de productos cárnicos perecederos (0,138 por ciento);

b) venta al por mayor de sistemas de energía solar y de aluminio, cuando han sido fabricados por el vendedor (0,2904 por ciento);

c) venta al por mayor o al por menor de conjuntos combustibles nucleares, cuando han sido fabricados por el vendedor (0,275 por ciento);

d) venta al por menor de equipos de transporte interestatal (0,484 por ciento);

[1312] Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 385.

[1313] Véase *RCW 82.04.260*, Estados Unidos - Prueba documental 181, *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, Estados Unidos - Prueba documental 54, s3; y *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179, *RCW 82.04.294*, Estados Unidos - Prueba documental 188, *RCW 82.04.2909*, Estados Unidos - Prueba documental 189.

[1314] Véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 431, nota 588.

[1315] Véase *RCW 82.04.260*, Estados Unidos - Prueba documental 181, *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, Estados Unidos - Prueba documental 54, s3; y *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179, *RCW 82.04.294*, Estados Unidos - Prueba documental 188, *RCW 82.04.2909*, Estados Unidos - Prueba documental 189.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

e) venta al por mayor de productos lácteos y de frutas, hortalizas y legumbres frescas, cuando han sido elaborados por el vendedor y el comprador los transporta fuera del Estado (exenta).[1316]

7.204 Esta información avala el argumento de los Estados Unidos de que la industria aeroespacial no es la única que se beneficia de una excepción a los tipos impositivos generales aplicados a las manufacturas y las actividades de venta al por menor y al por mayor. Sin embargo, las comunicaciones de los Estados Unidos sobre las razones por las que este hecho debería dar lugar a una constatación de no especificidad, de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2, son bastante vagas. En particular, como han señalado las Comunidades Europeas, no está claro por qué los tipos preferenciales del impuesto B&O concedidos a otras ramas de producción no deberían ser considerados subvenciones específicas distintas a las ramas de producción de que se trate. Hemos constatado que, mediante la adopción del HB 2294, el Estado de Washington concedió una subvención y que, según se desprende del propio texto del HB 2294, la subvención está limitada a la industria aeroespacial. Si se considera el *Código Revisado de Washington* en su conjunto, está claro que en diversos momentos se han introducido tipos diferenciales, también limitados explícitamente a determinadas empresas. Las comunicaciones de los Estados Unidos parecen sugerir que el tipo impositivo reducido que aplican a los fabricantes de aviones es en realidad parte de una subvención más amplia, que se ha concedido a varias otras ramas de producción y que está "ampliamente disponible" en la economía del Estado de Washington en medida suficiente para no ser específica.

7.205 Si los tipos diferenciales del impuesto B&O se aplicaran realmente como parte de un programa común de subvenciones, sería razonable esperar que hubiera ciertos vínculos entre las distintas reducciones fiscales, por ejemplo en lo que concierne a la fecha de su introducción, sus fines o sus niveles.[1317] Sin embargo, aparte de afirmar que las reducciones fiscales se aplicaron para combatir las desigualdades debidas al "efecto cascada", los Estados Unidos no han proporcionado al Grupo Especial ninguna prueba que indique que las reducciones aplicadas a distintas ramas de producción son parte de un programa de reducciones fiscales más amplio, generalmente disponible y explícito. De hecho, algunas de las pruebas presentadas por los Estados Unidos contradicen este argumento. Por ejemplo, la Prueba documental 191 presentada por los Estados Unidos revela que se han introducido tipos impositivos diferenciales en diferentes momentos y con diferentes fines. Además, aunque varias Pruebas documentales presentadas por los Estados Unidos incluyen declaraciones en el sentido de que el "efecto cascada" es un problema relacionado con el impuesto B&O[1318], las Pruebas documentales no indican que las reducciones fiscales se introdujeron para combatir este problema, como afirman los Estados Unidos. Por estas razones, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O concedida a la industria aeroespacial en virtud del HB 2294 constituye una subvención que es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.206 Por lo que respecta a las *bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción y para los impuestos sobre la propiedad*, al examinar el régimen fiscal B&O del Estado de Washington desde un punto de vista más amplio, observamos que los Estados Unidos argumentan que la subvenciones no son específicas porque "el Estado de Washington ha proporcionado bonificaciones *similares* a varias otras actividades empresariales en el Estado".[1319] Los Estados Unidos presentan una

[1316] Véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 431, nota 588.

[1317] En realidad, el USDOC tiene en cuenta factores similares para determinar si dos o más programas de subvenciones distintos están "vinculados integralmente" y, por consiguiente, pueden ser considerados un solo programa a los efectos de la especificidad (véase el documento G/SCM/N/1/USA/1/Suppl.4, 29 de marzo de 1999, § 351.502(c)).

[1318] Véanse, por ejemplo, *Business and Occupation Tax, RCW 82.04*, Estados Unidos - Prueba documental 179; y *Washington State Tax Structure Study 2002, Volume 1*, Estados Unidos - Prueba documental 180.

[1319] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 495 (sin cursivas en el original).

breve lista de estas bonificaciones fiscales. Su descripción de dichas bonificaciones es muy somera, aunque algunas de ellas están respaldadas por Pruebas documentales.[1320]

7.207 Las comunicaciones de los Estados Unidos sobre las razones por las que la concesión de bonificaciones fiscales B&O a otras ramas de producción justifica la conclusión de que las dos bonificaciones al sector aeroespacial de que se trata no son específicas son muy vagas. En particular, no queda claro por qué admiten los Estados Unidos que la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos es específica y no admiten lo mismo en el caso de las bonificaciones fiscales para desarrollo previo a la producción y para los impuestos sobre la propiedad. Posiblemente esto se debe a que la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos no se consideró suficientemente "similar" a las bonificaciones concedidas a otros sectores. Sin embargo, los Estados Unidos no ponen de relieve las similitudes entre las otras dos bonificaciones fiscales establecidas en virtud del HB 2294 y las bonificaciones concedidas a otros sectores de la economía, y esas similitudes no quedan claras en la información facilitada sobre ellas.

7.208 Ninguna de las bonificaciones fiscales concedidas a otros sectores están directamente relacionadas con el desarrollo previo a la producción. Por ejemplo, la bonificación fiscal B&O para empresas ubicadas en zonas rurales que creen nuevos puestos de trabajo no exigen que estos puestos sean creados en la esfera del desarrollo previo a la producción.[1321] Sólo una de las bonificaciones fiscales citadas por los Estados Unidos, la que se concede a las fundiciones de aluminio, se aplica a los impuestos pagados sobre la propiedad.[1322] Sin embargo, no se facilita información detallada sobre el grado de similitud entre las condiciones de esta bonificación aplicada a el impuesto sobre la propiedad y las de la bonificación del impuesto sobre la propiedad concedida a la industria aeroespacial.

7.209 En todo caso, los Estados Unidos no exponen claramente las razones por las que cualquier similitud entre las bonificaciones fiscales que se conceden a otros sectores y las concedidas en virtud de los artículos 7 y 15 del HB 2294 es fundamental para el análisis de la especificidad. El argumento parece orientarse en el mismo sentido que sus observaciones sobre la reducción de los tipos del impuesto B&O, es decir, que las bonificaciones fiscales para desarrollo previo a la producción y para el impuesto sobre la propiedad son parte de una subvención más general y ampliamente disponible. Los Estados Unidos no explican por qué las diversas bonificaciones fiscales, incluidas las dos concedidas a la industria aeroespacial, son parte del mismo programa de subvenciones, en lugar de ser cada una de ellas una subvención específica distinta.

7.210 En principio, es posible que si bien el HB 2294 está explícitamente limitado al sector aeroespacial, sea simplemente una medida mediante la cual se aplica una subvención más generalmente disponible. Sin embargo, las comunicaciones y pruebas presentadas por los Estados Unidos no son suficientes para que podamos llegar a esta conclusión. Por estas razones, el Grupo Especial constata que la bonificación fiscal B&O para desarrollo previo a la producción y la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad constituyen subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[1320] Véanse la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 495; la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 386; y *Rural Area Business and Occupation Tax Credit for New Employees*, Estados Unidos - Prueba documental 196 y *B&O Tax Credits Website*, Estados Unidos - Prueba documental 197.

[1321] Véase *Rural Area Business and Occupation Tax Credit for New Employees*, Estados Unidos - Prueba documental 196.

[1322] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 495; y Estados Unidos - Prueba documental 197, página 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.211 Por lo que respecta a las subvenciones fiscales cuya especificidad no niegan los Estados Unidos, es decir, *la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos* y *la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos*, recordamos que un examen del HB 2294 aisladamente del resto del régimen fiscal del Estado de Washington justifica la constatación de que las subvenciones fiscales son específicas *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. La adopción de un punto de vista más amplio para examinar el régimen fiscal en su conjunto, en lugar de restringir el análisis de la especificidad a los términos del HB 2294, no indica que las subvenciones no son específicas. Ninguna de las partes ha presentado al Grupo Especial comunicaciones o pruebas que justifiquen que éste se aparte de la conclusión de que la subvenciones son específicas *de jure*. Por estas razones, el Grupo Especial constata que la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos y la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos constituyen subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.212 En conclusión, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O, las tres bonificaciones fiscales B&O y la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos son específicas de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Teniendo en cuenta esta conclusión, no es necesario que el Grupo Especial aborde el argumento subsidiario de las Comunidades Europeas, es decir, que cada una de las medidas fiscales es específica de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Además, puesto que hemos concluido que no existe una contribución financiera a Boeing en el caso de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad, no es necesario que el Grupo Especial aborde los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la especificidad con respecto a estas medidas.

v) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing

7.213 Las Comunidades Europeas incluyen sus argumentos acerca de la cuantía de la subvenciones en sus comunicaciones sobre la existencia de éstas, en particular las relativas a la contribución financiera. A juicio del Grupo Especial, no es necesario calcular la cuantía de una subvención de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, para facilitar la consulta presentamos nuestro razonamiento y nuestras conclusiones sobre la cuantía de las subvenciones después del análisis del artículo 1 correspondiente a cada subvención. De este modo se mantiene la estructura de los argumentos elegida por las partes. Sin embargo, en nuestra opinión, las constataciones relativas a la cuantía están debidamente caracterizadas como parte del análisis del perjuicio grave.

7.214 Por lo que respecta a las tres subvenciones en litigio, a saber, la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington y las dos medidas impugnadas del Estado de Kansas, las Comunidades Europeas formulan alegaciones de "transferencia". A juicio del Grupo Especial, como se explica en los párrafos 7.281-7.288 del presente informe, la necesidad de demostrar la existencia de una "transferencia" tiene su origen en los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. En concreto, se realiza un análisis de la transferencia para identificar el producto subvencionado de que se trata de conformidad con el párrafo 6 del Acuerdo SMC. El análisis de la transferencia guarda una estrecha relación con el cálculo de la cuantía de cada subvención, cuyo objetivo es demostrar en qué medida el producto subvencionado se beneficia de la subvención. En consecuencia, incluimos nuestras constataciones sobre la transferencia en las secciones del informe en que se cuantifican las subvenciones, aunque consideramos que tanto la cuestión de la transferencia como la de la cuantía son de interés para el análisis del perjuicio grave.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de las Comunidades Europeas

Cantidades recibidas directamente por la división de LCA de Boeing

7.215 Al estimar las cuantías de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294, las Comunidades Europeas calculan las cantidades correspondientes al período 2006-2024. Para ello, las Comunidades Europeas se basan en estimaciones derivadas de una exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.[1323] Las estimaciones de las Comunidades Europeas a este respecto figuran en su Prueba documental 27. En el caso de algunas de las subvenciones, las Comunidades Europeas admiten que la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington (que lleva por título "Nota fiscal del HB 2294 - Hoja de cálculo para 20 años") y presentada por los Estados Unidos como Prueba documental 184, es una fuente de información más actualizada. Al basarse en las estimaciones que figuran en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington, las Comunidades Europeas advierten que esa hoja de cálculo no distingue entre la cuantía de cada una de las subvenciones concedidas a Boeing y la de las subvenciones concedidas a otras empresas de la industria aeronáutica. Por consiguiente utilizan, para cada medida fiscal, las estimaciones de la proporción del beneficio correspondiente a Boeing que figuran en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.

7.216 Por lo que respecta a la *reducción del impuesto B&O del Estado de Washington*, las Comunidades Europeas admiten que, en lugar de atribuir un valor en dólares a la reducción del impuesto B&O, el Grupo Especial podría evaluarla sobre una base *ad valorem*, para reflejar la reducción de los tipos impositivos aplicables con arreglo a la ley.[1324] Sin embargo, al tiempo que admiten esta posibilidad, las Comunidades Europeas señalan que expresar de este modo la reducción del impuesto B&O conlleva ciertas complicaciones.[1325] La razón de ello es su alegación de que la reducción del impuesto B&O concedida a los fabricantes de componentes se transfiere a Boeing. Las Comunidades Europeas observan que no se conoce el valor exacto de los componentes utilizados en cada aeronave, y por tanto es difícil convertir el beneficio de la reducción del impuesto B&O que se transfiere a Boeing en un tipo *ad valorem*.[1326] Sostienen que, ya se evalúen las subvenciones relativas al impuesto B&O sobre la base de las cuantías anuales que se prevé que proporcionarán las autoridades otorgantes o sobre una base *ad valorem*, las cifras resultantes de las subvenciones por aeronave no varían.[1327] Las Comunidades Europeas cifran en 2.120 millones de dólares el valor en dólares del beneficio para Boeing derivado de la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington durante el período 2006-2024.[1328] Esta estimación está basada en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.

7.217 Las Comunidades Europeas realizaron inicialmente sus estimaciones de las tres *bonificaciones fiscales B&O* sobre la base de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003 y expusieron estas estimaciones en su Prueba documental 27. Sin embargo, tras la presentación por los Estados Unidos de la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington, las Comunidades Europeas revisaron sus estimaciones.[1329] Se basaron en

[1323] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65.

[1324] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 427.

[1325] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 430.

[1326] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 430.

[1327] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 434. En esta respuesta, las Comunidades Europeas calculan de nuevo las tasas de subvención por aeronave basándose en las tasas de subvención *ad valorem* que imputan a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington y a la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett.

[1328] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 131.

[1329] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 68 y notas 102 y 103.

la hoja de cálculo del Departamento de Rentas y en las estimaciones de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003, según las cuales Boeing recibe el 65 por ciento de la bonificación fiscal B&O para desarrollo previo a la producción y el 100 por ciento de la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos. Por lo que respecta a la bonificación fiscal para los impuestos sobre la propiedad, las Comunidades Europeas imputaron a Boeing el valor total de la estimación que figuraba en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas porque en ella se indica que la cuantía corresponde a "una nueva construcción relacionada con el avión 7E7" en las instalaciones de Boeing en Everett.[1330] Utilizando esta metodología, las Comunidades Europeas sostienen que, en el período 2004-2023, Boeing recibió 101,3 millones de dólares en bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, 20,4 millones en bonificaciones fiscales B&O para ordenadores y programas informáticos y 15,1 millones en bonificaciones fiscales B&O para los impuestos sobre la propiedad.[1331]

7.218 Las Comunidades Europeas sostienen que el beneficio otorgado a la división de LCA de Boeing por la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos* durante el período 2004-2024 asciende a 120,3 millones de dólares.[1332] Basan su estimación en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003, que estima la cuantía de la exención fiscal concedida a Boeing suponiendo que Boeing recibirá el 80 por ciento de la cuantía de la exención fiscal concedida al conjunto de la rama de producción.[1333] Las Comunidades Europeas argumentan que esta estimación es compatible con la que figura en la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington.[1334] Aducen que, en la medida en que, como sugieren los Estados Unidos, exageran el beneficio de las exenciones fiscales concedidas a la división de LCA de Boeing, han reducido ya la estimaciones de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003, para tener en cuenta las exenciones fiscales destinadas a los proveedores.[1335] El argumento de los Estados Unidos de que las cifras deberían reducirse aún más porque hay otras empresas que utilizan las exenciones fiscales está "totalmente injustificado".[1336]

7.219 Por lo que respecta a la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción*, las Comunidades Europeas estiman que el beneficio para la división de LCA de Boeing durante el período 2004-2005 asciende a 9,6 millones de dólares y que, más allá de este período, la cantidad recibida por Boeing es igual a cero. Las Comunidades Europeas basan estas cifras en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003. La respuesta de las Comunidades Europeas al argumento de los Estados Unidos de que Boeing no ha utilizado ni utilizará esta subvención se expone en la sección relativa a la existencia de una contribución financiera, que comienza en el párrafo 7.76 del presente informe.

7.220 La cuantificación por las Comunidades Europeas de la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos del Estado de Washington* y de la *exención del impuesto sobre la propiedad* figura en su Prueba documental 27 y está basada en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.[1337] En esta Prueba documental, las Comunidades Europeas sostienen que el beneficio para Boeing de la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos ascendió a 0,6 millones de dólares durante el período 2004-2024, mientras que el beneficio para Boeing de la exención del impuesto sobre la propiedad durante ese mismo período fue de 45,5 millones de dólares. En su

[1330] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 68 y notas 102 y 103.
[1331] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 68 y notas 102 y 103.
[1332] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 76.
[1333] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 76, nota 119.
[1334] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 76, nota 119.
[1335] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 78.
[1336] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 78.
[1337] Véase la nota de la hoja de cálculo en *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27.

respuesta al argumento de los Estados Unidos de que Boeing no ha utilizado ni utilizará estas exenciones fiscales, las Comunidades Europeas se basan en los mismos argumentos que se exponen en la sección relativa a la existencia de una contribución financiera, que comienza en el párrafo 7.76 del presente informe.

Cuantía del beneficio que, según se alega, ha sido "transferido" a Boeing

7.221 Además de argumentar que Boeing recibe directamente el beneficio de la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, las Comunidades Europeas sostienen también que "se transfiere" a Boeing el beneficio de las reducciones del impuesto B&O del Estado de Washington concedidas a los fabricantes de componentes para aviones comerciales.[1338] En particular, las Comunidades Europeas sostienen que, de los 1.150 millones de dólares en reducciones del impuesto B&O concedidas a los componentes de fabricantes, se transfieren a Boeing 1.050 millones de dólares. Las Comunidades Europeas no argumentan que la cuantía total de la reducción fiscal concedida a los proveedores se transfiere a Boeing porque intentan excluir los beneficios para los fabricantes que suministran tanto a Boeing como a Airbus.[1339]

7.222 Las Comunidades Europeas declaran que, para que prospere la alegación que formulan al amparo de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC, deben demostrar que el beneficio asociado con la reducción del impuesto que se concede a los fabricantes de componentes "se transfiere" a Boeing.[1340] Su razonamiento es que una alegación formulada al amparo de los artículos 5 o 6 del Acuerdo SMC exige un análisis de la causalidad, es decir, una demostración de que la subvención es responsable de los efectos desfavorables que se alegan. Una condición previa para llevar a cabo este análisis es que la supuesta subvención beneficie realmente al producto que el Miembro reclamante identifique como el producto subvencionado.[1341] Por consiguiente es necesario que las Comunidades Europeas prueben que la reducción del impuesto concedida a los fabricantes de componentes beneficia al producto de elaboración más avanzada, es decir, las LCA de Boeing.[1342]

7.223 Para respaldar esta posición, las Comunidades Europeas se refieren a la decisión adoptada por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, la cual, según su interpretación, establece que, aunque a los efectos de cuantificar una subvención de conformidad con el artículo 6 no es fundamental realizar un análisis de la transferencia, de conformidad con los artículos 5 y 6 siempre es necesario llevar a cabo ese análisis para demostrar que las medidas de que se trata subvencionan realmente el producto en litigio y no algún otro producto.[1343] Las Comunidades Europeas citan también la decisión del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* como fundamento de la tesis de que, para satisfacer la definición de subvención que figura en el artículo 1 del Acuerdo SMC, se debe establecer que el beneficio del productor de insumos se transfiere al productor del producto de elaboración más avanzada supuestamente subvencionado.[1344] Aunque no está del todo claro, no parece que este último argumento, basado en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, constituya una base precisa para que se cumpla la prescripción de establecer la existencia de una transferencia. Las Comunidades Europeas parecen argumentar más bien que, en el marco del análisis de la causalidad, es necesario demostrar que el producto que supuestamente causa los efectos desfavorables está realmente subvencionado. Para ello deben estar

[1338] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 133 y 135.
[1339] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 234, párrafo 437.
[1340] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafos 147 y 152.
[1341] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 148.
[1342] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137.
[1343] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 149. Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 472.
[1344] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 151. Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo143.

presentes los elementos esenciales de la definición de subvención que figura en el artículo 1 en relación con los productos que, según se alega, están causando el perjuicio grave.[1345]

7.224 Las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que los fabricantes de componentes transfieren a Boeing el beneficio de la reducción del impuesto B&O en forma de un descenso de los precios de los insumos. Su argumento se basa en la mejor información disponible, habida cuenta de que los Estados Unidos se han negado a facilitar los contratos de compra entre Boeing y sus proveedores con sede en el Estado de Washington.[1346] Para demostrar la existencia de una transferencia, las Comunidades Europeas presentan un modelo económico elaborado por el Profesor Adjunto John Asker y complementado por un informe del Profesor Wachtel.[1347] El Profesor Asker presenta tres documentos adicionales en respuesta a los informes de los economistas de los Estados Unidos y a las preguntas del Grupo Especial.[1348]

7.225 Basándose en su modelo, el Profesor Asker llega a la conclusión de que una subvención *ad valorem* pagada a un proveedor de insumos se transfiere al productor de un producto de elaboración más avanzada en una proporción de al menos el 100 por ciento. Al crear el modelo, el Profesor Asker formula diversas hipótesis, en particular que la empresa que produce el producto de elaboración más avanzada es monopsonista, aunque el modelo también admite una estructura oligopolista. Los proveedores de la empresa que produce el producto de elaboración más avanzada tienen también cierto poder de mercado limitado gracias a la asimetría de la información sobre sus costos fijos de producción ("renta de la información"). Los proveedores tienen los mismos costos marginales y cada uno de ellos recibe la misma subvención *ad valorem*. El comprador de los insumos invita a los proveedores a competir por la adjudicación de los contratos de compra en un proceso de licitación pública y elige al proveedor que ofrece el precio más bajo. El nivel de transferencia disminuye a medida que aumenta el número de proveedores de insumos. Sin embargo, el modelo predice siempre que el nivel mínimo de transferencia es del 100 por ciento.[1349]

7.226 El informe del Profesor Wachtel ofrece algunas pruebas de que el mercado de suministro de componentes de LCA se corresponde con las hipótesis del modelo. Por ejemplo, el Profesor Wachtel cita una declaración de Thomas Friedman que indica que Boeing compra "partes de productos en existencia" mediante un proceso de licitación pública.[1350]

[1345] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 151.

[1346] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 58; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 231, párrafo 305.

[1347] Dr. Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, que incluye Dr. John Asker, *On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers*, 1º de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 16. La Prueba documental indica que Wachtel es Profesor de Economía en la Leonard N. Stern School of Business de la Universidad de Nueva York y que Asker es Profesor Adjunto de Economía en la Leonard N. Stern School of Business de la Universidad de Nueva York.

[1348] Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437; y Dr. John Asker, *Comments on US Response to Panel Question 393(a), and on Related Aspects of Exhibit US-1363*, 14 de agosto de 2009, CE - Prueba documental 1447.

[1349] Puede encontrarse una descripción de las hipótesis en que se basa el modelo en Dr. Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, que incluye Dr. John Asker, *On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers*, 1º de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 16.

[1350] Dr. Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, que incluye Dr. John Asker, *On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers*, 1º de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 16, página 3. Con respecto a esta cuestión, las Comunidades Europeas se refieren también a una declaración que figura en el

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.227 En respuesta a las críticas de los economistas de los Estados Unidos de que las hipótesis en que se basa el modelo económico no reflejan la realidad del mercado de componentes de LCA, el Profesor Asker afirma que algunas de las cuestiones planteadas por estos economistas no están bien fundamentadas y que el marco que él utiliza puede dar cabida fácilmente a las otras cuestiones que plantean.[1351] El Profesor Asker concluye que "ninguna de las críticas ... es problemática para el propio marco, o para su aplicación al sector de los aviones comerciales".[1352] Sin embargo, en su respuesta, el Profesor Asker reconoce que no puede descartar una transferencia inferior al 100 por ciento al menos en una circunstancia, a saber, cuando únicamente un subconjunto de proveedores puede acogerse a la subvención.[1353]

7.228 Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, el Profesor Asker indica que, al no haber datos empíricos, no es posible reducir la horquilla de la transferencia a una cifra que no sea "algo superior al 100 por ciento". Señala que, en los estudios empíricos sobre otras ramas de producción, "es habitual una transferencia superior al 100 por ciento".[1354]

7.229 Las Comunidades Europeas sostienen que las críticas de los Estados Unidos a su modelo de transferencia se basan en la premisa de que Boeing no es el único comprador de los productos producidos por sus proveedores.[1355] El economista de las Comunidades Europeas concluye que esta premisa únicamente tiene importancia para su modelo económico en circunstancias muy limitadas y que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de esas circunstancias.[1356]

7.230 En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre una estructura del mercado en la que cada proveedor actúa como monopolista, las Comunidades Europeas rechazan cualquier sugerencia de que esta estructura sea adecuada en el contexto del mercado de proveedores de LCA.[1357] Las Comunidades Europeas presentan una declaración de un especialista en contratación de Airbus que indica que la existencia de un único proveedor que quiera y pueda suministrar un determinado componente en el mercado de LCA es "sumamente inhabitual".[1358]

7.231 Además del modelo económico, las Comunidades Europeas se refieren también a varias declaraciones hechas por el Gobernador Locke del Estado de Washington, quien, según aducen, reconoce que las reducciones de los tipos del impuesto B&O son transferidas a Boeing por los productores de componentes.[1359] Por ejemplo, el Gobernador Locke declara que "si podemos reducir la carga impositiva que recae sobre los proveedores, esos beneficios se transferirán a Boeing".[1360]

---

sitio Web de Boeing, según la cual "nuestra empresa hace hincapié en la importancia de la licitación pública como buena práctica comercial" (Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437).

[1351] Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, página 2.

[1352] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 59.

[1353] Véase también, Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 16.

[1354] Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, páginas 20 y 21.

[1355] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 60.

[1356] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 60.

[1357] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 393, párrafo 547.

[1358] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 393, párrafo 547; y *Declaration of Philippe Alary-Tossaint regarding competition among Airbus suppliers*, 22 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1438.

[1359] Véanse, por ejemplo, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 96 y 135; y la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 57.

[1360] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 20. Véase también la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 57.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.232 A lo largo de sus comunicaciones, las Comunidades Europeas se refieren reiteradamente a que los Estados Unidos no les han facilitado los contratos entre Boeing y sus proveedores. Además, es hipócrita que los Estados Unidos aduzcan que no es posible evaluar con precisión la transferencia sin datos empíricos, cuando sólo ellos tienen en su poder esos datos.[1361] Los Estados Unidos podrían haber facilitado esta información a las Comunidades Europeas o a sus propios expertos para permitirles llevar a cabo ese análisis empírico.[1362]

Argumentos de los Estados Unidos

Cantidades recibidas directamente por la división de LCA de Boeing

7.233 Por lo que respecta a cada una de las medidas fiscales en litigio establecidas en virtud del HB 2294, los Estados Unidos sostienen que únicamente pueden incluirse en la cuantificación los ingresos que se han condonado realmente en el pasado.[1363]

7.234 Por lo que respecta a la *reducción del impuesto B&O del Estado de Washington*, los Estados Unidos aducen que en realidad no es necesario atribuir un valor en dólares a la cuantía de la reducción fiscal concedida a Boeing. La reducción fiscal se calcula sobre una base *ad valorem*, por lo que toda tasa de subvención se mantendrá constante cualesquiera que sean los niveles absolutos del volumen de ventas y los precios de Boeing.[1364] En respuesta al cálculo del valor en dólares de la subvención realizado por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos se basan inicialmente en la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington para sostener que el *total* de los ingresos condonados como resultado de la reducción del impuesto B&O fue de 54,4 millones de dólares entre el 1º de octubre de 2005 y el final del ejercicio económico de 2007.[1365] En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos sostienen que, habida cuenta de que la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington no individualiza la cuantía de la reducción fiscal que debe recibir Boeing, sino que estima el beneficio para el conjunto de la rama de producción, el Grupo Especial debería basarse en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003.[1366]

7.235 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas exageran mucho la cuantía de la contribución financiera *a Boeing* derivada de las *bonificaciones fiscales B&O del Estado de Washington.* La razón de ello es que las estimaciones de las Comunidades Europeas incluyen las bonificaciones fiscales concedidas a otras entidades.[1367] A pesar de adoptar esta posición, los Estados Unidos indican que "aceptan la utilización por las CE de la estimación del Estado de Washington según la cual el 65 por ciento del valor de la bonificación fiscal B&O para desarrollo previo a la producción se concede a Boeing ... Del mismo modo, los Estados Unidos aceptan la estimación del Estado de Washington según la cual el 100 por ciento del valor de la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos se concede a Boeing. Por último, los Estados Unidos aceptan la estimación de las CE de que el 100 por ciento de la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad se concede a Boeing".[1368] Asimismo, respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos afirman categóricamente que "aceptan la estimación de las CE de la

[1361] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 393, párrafo 455.
[1362] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 393, párrafo 455.
[1363] Véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 466.
[1364] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 229, párrafo 374.
[1365] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 466.
[1366] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 228, párrafo 371.
[1367] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 235, párrafo 392.
[1368] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 235, párrafo 392.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

cuantía de las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, para los impuestos sobre la propiedad y para ordenadores y programas informáticos recibidas por Boeing".[1369]

7.236 Los Estados Unidos se basan en las estimaciones que figuran en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington para cuantificar la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos*.[1370] De este modo estiman en 11,5 millones de dólares la cuantía total de los ingresos condonados en virtud de esta exención fiscal.[1371] Sin embargo, sólo una parte de esta cantidad representa el beneficio recibido por Boeing, puesto que otros fabricantes de aviones y sus componentes también recibieron la exención fiscal.[1372] Los Estados Unidos están dispuestos a aceptar la estimación de las Comunidades Europeas de que Boeing recibe el 80 por ciento de la cuantía total de la exención.[1373]

7.237 Los Estados Unidos sostienen que Boeing no ha utilizado ni utilizará la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción*, la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* y la *exención del impuesto sobre la propiedad*. Por consiguiente, toda cuantificación de estos incentivos fiscales a Boeing debería ser igual a cero.[1374] Las pruebas y argumentos de que se prevalen los Estados Unidos para respaldar su posición de que Boeing no ha utilizado ni utilizará las subvenciones se exponen brevemente en la sección relativa a la existencia de una contribución financiera, que comienza en el párrafo 7.100 del presente informe.

Cuantía del beneficio que, según se alega, ha sido "transferido" a Boeing

7.238 Por lo que respecta al argumento de las Comunidades Europeas relativo a la transferencia, la posición de los Estados Unidos con respecto a la pertinencia del análisis de la transferencia en el contexto de una alegación formulada al amparo de los artículos 5 y 6 coincide en términos generales con la de las Comunidades Europeas.[1375] Sin embargo, en varios puntos de sus comunicaciones, los Estados Unidos parecen afirmar que la prescripción de llevar a cabo un análisis de la transferencia en el contexto de una alegación de perjuicio grave tiene bases diferentes.

7.239 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos aducen que en el presente caso se debe demostrar la transferencia para probar la existencia de la subvención:

> "{S}i el receptor de una subvención es diferente del productor del producto supuestamente subvencionado y no está vinculado a él, únicamente existe una subvención si el beneficio se transfiere al productor."[1376]

7.240 Los Estados Unidos se basan en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* para justificar esta afirmación. Reconocen que, aunque en este asunto se trataba de una decisión relativa a la Parte V del Acuerdo SMC, la decisión es igualmente aplicable a una alegación formulada al amparo de la Parte III, porque el Órgano de Apelación "fundamentó exclusivamente su conclusión en el artículo 1, que es igualmente aplicable a las alegaciones relativas a subvenciones recurribles".[1377] Por consiguiente, en su primera comunicación escrita los Estados Unidos parecen sugerir que la

[1369] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 236, párrafo 393.
[1370] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 499.
[1371] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 499.
[1372] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 499.
[1373] Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 237 y 238, párrafos 394 y 395.
[1374] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239.
[1375] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 127.
[1376] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 54.
[1377] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 55.

prescripción de demostrar la existencia de una transferencia en una alegación de perjuicio grave se basa exclusivamente en el artículo 1 del Acuerdo SMC.[1378]

7.241 La base de la prescripción de llevar a cabo una transferencia que indican los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 137 es diferente de la que señalaban en su primera comunicación escrita. Aducen que, cuando el receptor de una subvención es un tercero no vinculado al productor del producto supuestamente subvencionado, es necesario demostrar la existencia de una transferencia para probar que la subvención otorga un beneficio a dicho producto y que da lugar a los efectos desfavorables alegados.[1379] En este sentido, los Estados Unidos afirman que la utilización de las expresiones "producto similar" y "producto subvencionado" en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC respalda la prescripción relativa a un análisis de la transferencia.[1380]

7.242 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han demostrado la transferencia del beneficio de las subvenciones. A su juicio, los informes del Profesor Wachtel y el Profesor Asker de los que se prevalen las Comunidades Europeas son meramente teóricos y se basan en hipótesis que no reflejan la realidad del mercado de manufacturas aeroespaciales. Además, los modelos no están confirmados por pruebas empíricas.[1381] Los Estados Unidos aducen que, si fueran ciertas las conclusiones de los informes de las Comunidades Europeas, a saber, que las subvenciones *ad valorem* concedidas a los proveedores de insumos se transfieren a los productores de productos de elaboración más avanzada en una proporción de al menos el 100 por ciento, no sería nunca necesario demostrar la transferencia de una subvención entre proveedores y fabricantes, al menos en el caso de la subvenciones *ad valorem*.[1382]

7.243 Los Estados Unidos se basan en los informes de sus propios expertos, el Dr. Dorman, la Dra. Terris, el Dr. Smith y la Dra. Brown, para desacreditar los informes del Profesor Wachtel y el Profesor Asker.[1383] El Dr. Dorman critica el modelo de las Comunidades Europeas por ser "meramente teórico" y no contener ninguna referencia a Boeing, al sector de los grandes aviones comerciales, a la industria aeroespacial en general o a cualesquiera relaciones con proveedores del mundo real.[1384] Según el Dr. Dorman, las hipótesis en que se basa el modelo "difieren notablemente de la realidad de la contratación aeroespacial".[1385] Por ejemplo, el Dr. Dorman critica las hipótesis de que Boeing es monopsonista con respecto a todos los insumos que compra, que el precio es el único factor que tiene en cuenta Boeing al elegir el proveedor, que los proveedores de insumos tienen unos costos marginales de producción iguales y constantes, que la única fuente de poder de mercado de los proveedores es la información asimétrica y que todos los licitadores reciben la misma subvención.[1386]

[1378] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 55.

[1379] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 137, párrafo 105; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137, párrafo 127.

[1380] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 137, nota 111.

[1381] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 469-481.

[1382] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 234, párrafo 422.

[1383] Véanse *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, by Drs. Stephen D. Smith, PhD., and Louie Brown*, Estados Unidos - Prueba documental 185; *Reply to the Reports of Professors Wachtel and Asker, by Gary J. Dorman*, Estados Unidos - Prueba documental 186; y *Gary J. Dorman y Kristin L. Terris, Economic Models and Subsidy Pass-Through*, 30 de julio de 2009, Estados Unidos - Prueba documental 1363. Las Pruebas documentales revelan que el Dr. Smith y la Dra. Brown son economistas empleados en régimen de dedicación exclusiva por el Departamento de Rentas del Estado de Washington para llevar a cabo un "análisis académico objetivo de los efectos económicos de la legislación fiscal propuesta y adoptada", que no recibieron ninguna compensación adicional por su informe. El Dr. Dorman es Primer Vicepresidente y Presidente de Global Antitrust Practice, de NERA (National Economic Research Associates Inc., Economic Consulting).

[1384] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, página 1.

[1385] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, página 1.

[1386] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, páginas 2-5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

A juicio del Dr. Dorman, estas hipótesis no reflejan la realidad del mercado de suministro de componentes de LCA. En consecuencia, el Dr. Dorman concluye que el modelo del Profesor Asker no demuestra que cualquiera de los ahorros de impuestos del Estado de Washington es transferido a Boeing por sus proveedores.[1387]

7.244 El Dr. Smith y la Dra. Brown presentan también un informe en el que responden al modelo del Profesor Asker. Critican la falta de pruebas empíricas y aducen que el modelo guarda poca semejanza con la realidad del sector aeroespacial.[1388] El Dr. Smith y la Dra. Brown aducen que las pruebas relativas a la estructura del mercado de componentes de LCA en que se basan las Comunidades Europeas son inexactas debido a la utilización de citas selectivas.[1389] A su juicio, habría sido preferible tomar como modelo de mercado un monopolio bilateral, en el que el resultado de la transferencia es "enormemente indeterminado".[1390]

7.245 Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, el Dr. Dorman y la Dra. Terris insisten en que el grado de transferencia de una subvención "es sumamente sensible al modelo de transferencia elegido" y que el propio modelo es sensible a las hipótesis en que se basa.[1391] Sugieren que, para establecer el grado de transferencia, es necesaria una investigación basada en hechos específicos que no se puede realizar mediante la elaboración de modelos teóricos. A su juicio, teniendo en cuenta los conocimientos económicos actuales y las pruebas disponibles, sería arbitrario elegir una horquilla más restringida que la comprendida entre el 0 y el 100 por ciento.[1392]

7.246 Los Estados Unidos observan que el experto de las Comunidades Europeas, el Profesor Asker, ha admitido que no puede descartar la posibilidad de que en ciertas circunstancias la transferencia sea inferior al 100 por ciento.[1393] Puesto que las Comunidades Europeas intentan demostrar que la transferencia es de al menos el 100 por ciento, la admisión del Profesor Asker de que tal vez no sea así significa que las Comunidades Europeas no han satisfecho su carga de la prueba. Al aceptar que la transferencia puede ser inferior al 100 por ciento, las Comunidades Europeas reconocen que puede situarse en cualquier punto entre el 0 y el 100 por ciento, y por consiguiente no han demostrado que la transferencia es superior a 0.[1394] Además, los Estados Unidos sostienen que no existe una base que permita al Grupo Especial establecer que la horquilla de la transferencia es más restringida que la comprendida entre el 0 y el 100 por ciento.[1395]

7.247 Los Estados Unidos sostienen que determinar la tasa de transferencia entre un proveedor y su cliente en un caso específico "requiere un análisis complejo" que tenga en cuenta factores tales como la estructura competitiva, las características de la oferta y la demanda y la estructura de los costos.[1396] A juicio de los Estados Unidos, "no basta aplicar modelos económicos basados en hipótesis sobre el

---

[1387] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, página 7.

[1388] *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, página 1.

[1389] *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, páginas 4 y 5.

[1390] *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, página 8.

[1391] Gary J. Dorman y Kristin L. Terris, *Economic Models and Subsidy Pass-Through*, 30 de julio de 2009, Estados Unidos - Prueba documental 1363, página 3.

[1392] Gary J. Dorman y Kristin L. Terris, *Economic Models and Subsidy Pass-Through*, 30 de julio de 2009, Estados Unidos - Prueba documental 1363, página 8.

[1393] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a las preguntas 384 y 385, párrafos 363 y 365.

[1394] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a las preguntas 384 y 393, párrafos 364 y 372.

[1395] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 394, párrafo 327.

[1396] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 384, párrafo 356.

mercado que no están respaldadas por hechos".[1397] Se requiere más bien un "análisis riguroso de los hechos y una explicación de cómo se traducen en los parámetros de un análisis económico".[1398] Además, "es necesario un trabajo empírico efectivo que permita determinar cómo encajan los mercados de proveedores aeroespaciales en cualquiera de los modelos teóricos".[1399] Los Estados Unidos aducen que no es correcto sacar conclusiones con respecto a los hechos del presente caso a partir de estudios empíricos sobre otras ramas de producción no relacionadas con el mercado de proveedores aeroespaciales.[1400]

7.248 Aunque uno de los informes de expertos presentados por los Estados Unidos sugiere que un "monopolio bilateral" podría ser un modelo adecuado para el mercado de proveedores aeroespaciales, los Estados Unidos, respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, rechazan cualquier sugerencia de que pueda ser adecuado un modelo basado en un "proveedor monopolista".[1401] Es más probable que los mercados de grandes aeronaves civiles se caractericen por tener oligopolios diferenciados. Las publicaciones económicas muestran que en los mercados con oligopolios diferenciados la transferencia es variable, y que se necesita un examen empírico detallado para analizar la cuestión.[1402]

7.249 Los Estados Unidos también restan valor a la utilización por las Comunidades Europeas de las declaraciones del Gobernador Locke. Los Estados Unidos sostienen que, en las declaraciones citadas, el Gobernador Locke no se refería a la cuestión de la transferencia y que, aun en el caso de que se refiriera a ella, no estaba en condiciones de hacer esa evaluación porque se trata de una cuestión económica y fáctica compleja.[1403]

7.250 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no sostienen que la cuantía total de la reducción fiscal concedida a los proveedores de Boeing se transfiere a Boeing porque intentan excluir los beneficios para los fabricantes que suministran tanto a Boeing como a Airbus. Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas deberían excluir también los beneficios para los fabricantes de componentes que suministran a Boeing y a otras empresas además de Airbus.[1404] Además, las Comunidades Europeas no excluyen de su cálculo a las empresas fabricantes de componentes que forman parte de la industria aeroespacial en el Estado de Washington pero que no suministran ni a Boeing ni a Airbus.[1405]

7.251 Por último, en respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no les facilitaron todos los datos pertinentes para llevar a cabo un análisis empírico de la transferencia, los Estados Unidos afirman que a las Comunidades Europeas les habría sido tan fácil obtener los datos como a los Estados Unidos, bien fuera a través de Airbus o de su propio análisis de mercado independiente. Aducen que Airbus opera en los mismos mercados de proveedores que Boeing, incluido el del Estado de Washington.[1406]

[1397] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 384, párrafo 356.
[1398] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 384, párrafo 356.
[1399] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 384, párrafo 358.
[1400] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 384, párrafo 361.
[1401] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 393, párrafo 322.
[1402] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 393, párrafo 322.
[1403] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 231, párrafos 380 y 381.
[1404] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 234, párrafo 427.
[1405] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 467.
[1406] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 393, párrafo 380.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evaluación realizada por el Grupo Especial

Cantidades recibidas directamente por la división de LCA de Boeing

7.252 Al cuantificar las subvenciones en litigio en la presente diferencia, las Comunidades Europeas calculan las cuantías de muchas de las medidas fiscales hasta 2024. Nuestro propósito es evaluar el argumento de las Comunidades Europeas relativo al perjuicio grave para llegar a una conclusión con respecto a las cuantías de las subvenciones. Como se indica en los párrafos 7.1676-7.1679 del presente informe, analizamos la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas durante el período 2004-2006. Además, evaluamos los efectos de las subvenciones en el año en que se recibieron. En particular, no evaluamos los efectos de las subvenciones antes de su recepción, como desearían las Comunidades Europeas que hiciera el Grupo Especial en el caso de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales.[1407] Por tanto, en nuestro análisis de la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas, únicamente se tienen en cuenta las cuantías de las subvenciones fiscales recibidas hasta 2006. En consecuencia, para los fines de nuestro análisis del perjuicio grave actual no es necesario que cuantifiquemos las subvenciones que cabe esperar que se reciban después de 2006. Además, como se explica en los párrafos 7.1851-7.1853 del presente informe, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal en relación con este aspecto de la alegación de las Comunidades Europeas de existencia de un perjuicio grave basado en una amenaza. Por consiguiente, no es necesario que estimemos las cuantías posteriores a 2006 a los efectos del análisis de la amenaza de perjuicio grave.

7.253 Por lo que respecta a la *reducción del impuesto B&O del Estado de Washington*, teniendo en cuenta que se calculó sobre una base *ad valorem*, la tasa de subvención por aeronave se mantiene constante independientemente de las ventas y entregas que se realicen en el período pertinente. Desde el 1º de octubre de 2005 hasta el 30 de junio de 2007, la reducción del impuesto B&O para las manufacturas es igual al 0,06 por ciento del producto bruto de las ventas, y del 30 de junio de 2007 en adelante es igual al 0,19 por ciento del producto bruto de las ventas.[1408] Por consiguiente, la tasa de subvención hasta 2006 es el 0,06 por ciento del producto bruto de la venta de cada aeronave.[1409]

[1407] Véanse los párrafos 7.155-7.157, 7.1812 y 7.1813 del presente informe.

[1408] Aunque el tipo del impuesto B&O que se aplica a las ventas al por mayor y al por menor y a las actividades manufactureras es reducido, las Comunidades Europeas reconocen que, si una empresa realiza a la vez actividades manufactureras y de venta en el Estado de Washington, está sujeta a un impuesto B&O distinto para cada actividad, aunque se concede una bonificación para las actividades múltiples a fin de prevenir la doble imposición. El *Código Administrativo de Washington* establece que, en el caso de productos que se fabriquen y vendan en el Estado de Washington, "el pago del impuesto sobre las actividades manufactureras podrá deducirse del impuesto sobre las ventas (es decir, el impuesto B&O sobre la venta al por mayor y/o al por menor) notificadas". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 104 y nota 148. Por consiguiente, si Boeing vende sus aeronaves en el Estado de Washington, los impuestos B&O que pague sobre sus actividades manufactureras serán deducidos de los impuestos B&O que pague sobre sus ventas. Así pues, en la práctica a Boeing sólo se le exige que pague el impuesto B&O sobre sus actividades manufactureras, y al determinar el valor de la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington concedida a Boeing no es necesario cuantificar la reducción del impuesto sobre las ventas. Esto es compatible con el modo en que las Comunidades Europeas calculan la tasa de subvención correspondiente a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington. Véase *Washington State and City of Everett B&O Tax Rate Reduction Subsidy Magnitudes Recalculated Based on Ad Valorem Rate Reductions, ITR*, 26 de marzo de 2008, CE - Prueba documental 1385.

[1409] Como se indica en el párrafo 7.300, concluimos que las Comunidades Europeas no han establecido su presunción con respecto a la "transferencia". Por tanto, la "transferencia" del beneficio de la reducción fiscal de los proveedores de componentes a Boeing no modifica la tasa de subvención *ad valorem*.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.254 Por lo que respecta al valor en dólares del beneficio de la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington concedida a la división de LCA de Boeing, las partes convienen en que es adecuado basar esta estimación en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003 (reflejada en los cálculos que presentan las Comunidades Europeas en su Prueba documental 21).[1410] La otra fuente de información de que dispone el Grupo Especial para cuantificar la reducción fiscal es la hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington.[1411] En ella se estima el beneficio de la reducción fiscal para toda la industria, y no sólo para Boeing. Sin embargo, las cuantías que se obtienen cuando se aplica la proporción del beneficio que corresponderá a la división de LCA de Boeing estimada en la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003, es decir, el 65 por ciento, son idénticas en ambas Pruebas documentales. Por estas razones, el Grupo Especial estima que la cuantía de la reducción del impuesto B&O recibida directamente por la división de LCA de Boeing hasta 2006 asciende a 13,8 millones de dólares.

7.255 Por lo que respecta a las *bonificaciones fiscales B&O del Estado de Washington*, consideramos que las estimaciones de las Comunidades Europeas se basan en la mejor información disponible. La hoja de cálculo elaborada por el Departamento de Rentas del Estado de Washington es la estimación más reciente de la cuantía de los incentivos fiscales establecidos en virtud del HB 2294 que se ha presentado al Grupo Especial.[1412] Teniendo en cuenta que las partes están de acuerdo, y que se trata de la mejor información que se nos ha presentado, consideramos también adecuado basarnos en las estimaciones de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003 para calcular el porcentaje de cada bonificación fiscal recibida por la división de LCA de Boeing con respecto a la industria aeroespacial en su conjunto.[1413] Aunque los Estados Unidos aducen que el método de cuantificación utilizado por las Comunidades Europeas incluye bonificaciones fiscales B&O concedidas a entidades distintas de Boeing, en realidad esto no es cierto. Al calcular las cuantías de las bonificaciones fiscales B&O concedidas a la división de LCA de Boeing, las Comunidades Europeas sólo imputan a esta división la proporción de la bonificación fiscal que la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003 estima que recibió.[1414] Los Estados Unidos admiten que la utilización de esas proporciones es adecuada.[1415]

7.256 Por lo que respecta a la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos, si bien las partes coinciden en que Boeing recibió el 100 por ciento de la bonificación fiscal estimada en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas, la estimación resultante es que la división de LCA de Boeing recibió 20,4 millones de dólares en virtud de dicha bonificación. Sin embargo, el artículo 8 del HB 2294, por el que se autoriza la bonificación fiscal para ordenadores y programas informáticos, establece que "la bonificación total recibida con arreglo a lo dispuesto en este artículo por una sola persona durante el período de vigencia no podrá exceder de 20 millones de dólares". Teniendo esto en cuenta, concluimos que la cuantía máxima de la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos que habría podido recibir la división de LCA de Boeing es de 20 millones de dólares. Esta subvención fue recibida por la división de LCA de Boeing durante el período 2004-2005.

[1410] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65.

[1411] *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1412] *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1413] *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65.

[1414] Véase la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, nota 103.

[1415] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 235, párrafo 392.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.257 Por estas razones, el Grupo Especial estima que la cuantía de la bonificación fiscal B&O para desarrollo previo a la producción recibida por la división de LCA de Boeing hasta 2006 es de 21,3 millones de dólares[1416], que la cuantía de la bonificación fiscal B&O para ordenadores y programas informáticos es de 20 millones de dólares y que la cuantía de la bonificación fiscal B&O para los impuestos sobre la propiedad recibida por la división de LCA de Boeing hasta 2006 es de 1,1 millones de dólares.[1417]

7.258 Por lo que respecta a la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos*, las Comunidades Europeas se basan en estimaciones derivadas de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003 y expuestas en su Prueba documental 27.[1418] La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing se estimó en el 80 por ciento de la cuantía de la subvención concedida a todas las entidades. Estas cuantías son casi idénticas a las estimadas en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas del Estado de Washington. Las cuantías hasta 2006 difieren sistemáticamente en 0,1 millones de dólares al año entre las distintas hojas de cálculo.[1419] El hecho de que las estimaciones sean casi idénticas parece indicar que el Departamento de Rentas del Estado de Washington ha ajustado ya las cuantías para excluir a entidades distintas de Boeing. Sin embargo, esto no queda claro en su hoja de cálculo. Además, los Estados Unidos parecen negar en sus comunicaciones que esto sea así.[1420] Dado que existe cierta incertidumbre en cuanto a si las estimaciones de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos que figuran en la hoja de cálculo del Departamento de Rentas incluyen o no a entidades distintas de Boeing, lo más adecuado es basarse en las estimaciones de la exposición del Estado de Washington de septiembre de 2003. Basándose en esta fuente, el Grupo Especial estima en 8,3 millones de dólares la cuantía de la exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos, concedida a la división de LCA de Boeing hasta 2006.[1421]

7.259 Por lo que respecta a la *exención de los impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción*, la *exención del impuesto especial sobre los arrendamientos* y la *exención del impuesto sobre la propiedad*, hemos concluido en el párrafo 7.151 que Boeing no ha solicitado nunca esas exenciones fiscales. Por consiguiente, no hay ninguna subvención a Boeing que haya de ser cuantificada.

[1416] Esta cifra se ha calculado multiplicando por un 65 por ciento el valor de la "bonificación para investigación y desarrollo del diseño aeroespacial" recibida hasta 2006 inclusive (es decir, 32,7 millones de dólares), según estimaciones del documento *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1417] Esta cifra se ha calculado añadiendo las estimaciones de la "bonificación B&O para impuestos sobre la propiedad estatales y locales aplicados a una nueva construcción relacionada con el avión 7E7", correspondientes a los ejercicios fiscales 2005 y 2006, que figuran en el documento *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1418] Véase *Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC*, CE - Prueba documental 65 y *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27.

[1419] Compárese *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, con *Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note - 20-Year Spreadsheet*, Estados Unidos - Prueba documental 184.

[1420] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 499; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 237, párrafo 394.

[1421] Esta cifra se ha calculado añadiendo las estimaciones correspondientes a los ejercicios fiscales 2004, 2005 y 2006.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Cuantía del beneficio "transferido" a Boeing

Base para un análisis de la "transferencia" de conformidad con el Acuerdo SMC

7.260 Para determinar si es necesario realizar un análisis de la transferencia y, en caso afirmativo, en virtud de qué disposiciones del Acuerdo SMC ha de realizarse, es conveniente examinar los informes adoptados de grupos especiales y el Órgano de Apelación en los que se ha tratado la cuestión de la transferencia. Nuestro examen indica que esta cuestión se ha planteado en el contexto de asuntos relacionados con derechos compensatorios, la existencia de perjuicio grave y subvenciones prohibidas.

Asuntos relacionados con derechos compensatorios

7.261 Aunque la diferencia entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos no se plantea al amparo de la Parte V del Acuerdo SMC, es conveniente ofrecer un panorama general de los asuntos en los que se ha realizado un análisis de la transferencia en el contexto de los derechos compensatorios. La razón de ello es que en algunos de los casos se aborda la pertinencia del artículo 1 del Acuerdo SMC en relación con la transferencia, que es una cuestión planteada por las partes en la presente diferencia. Además, el razonamiento utilizado por el Órgano de Apelación y los grupos especiales para constatar que la Parte V del Acuerdo SMC prescribe demostrar la existencia de una transferencia puede arrojar cierta luz sobre la cuestión de si las Partes II y III contienen esa misma prescripción.

7.262 En el asunto *Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*, planteado al amparo del GATT de 1947, se llevó a cabo un análisis de la prescripción de demostrar la existencia de una transferencia en los casos relacionados con derechos compensatorios.[1422] Los Estados Unidos habían impuesto derechos compensatorios a la carne de cerdo procedente del Canadá para compensar las subvenciones concedidas por el Gobierno canadiense a los productores de ganado porcino vivo. Los Estados Unidos consideraban que el 100 por ciento de las subvenciones a los productores de ganado porcino se habían transferido a los productores de carne de cerdo, en unas circunstancias en que la producción de ganado porcino y la de carne de cerdo eran ramas de producción distintas, constituidas por empresas no vinculadas.[1423]

7.263 El Grupo Especial constató que únicamente se puede imponer un derecho compensatorio sobre un producto cuando se ha otorgado una subvención a ese producto concreto. Esta conclusión se basaba en el párrafo 3 del artículo VI del GATT, que dice así:

> "No se percibirá sobre ningún producto ... derecho compensatorio alguno que exceda del monto estimado ... de la subvención que se sepa ha sido concedida, directa o indirectamente, a la ... producción ... del citado producto."

7.264 El Grupo Especial señaló que el derecho compensatorio debe limitarse a la subvención concedida a la producción del "citado producto". Por consiguiente, los Estados Unidos podían imponer un derecho compensatorio sobre la carne de cerdo únicamente en la medida en que se determinara que la subvención se había concedido a su producción, es decir, únicamente en la medida

[1422] *Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*, DS7/R, IBDD 38S/32.
[1423] *Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*, DS7/R, IBDD 38S/32, párrafo 2.8. Véase también el análisis de este asunto que figura en el informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.131.

en que la subvención concedida a los productores de ganado porcino se hubiera transferido a los productores de carne de cerdo.[1424]

7.265 En el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* se planteó la cuestión de la transferencia de conformidad con el Acuerdo SMC, en el contexto de los derechos compensatorios.[1425] El Órgano de Apelación confirmó la conclusión del Grupo Especial de que el análisis de la transferencia era necesario en unas circunstancias en que los Estados Unidos habían impuesto derechos compensatorios a las importaciones de madera blanda como respuesta a las subvenciones concedidas por el Gobierno canadiense a los productores de insumos utilizados en la producción de esa madera. Sin embargo, el Órgano de Apelación constató que dicho análisis no era necesario cuando el productor de los insumos estaba vinculado al productor del producto importado sujeto al derecho compensatorio.[1426]

7.266 El Órgano de Apelación consideró que la prescripción de realizar un análisis de la transferencia cuando se concede una subvención al productor de un insumo, pero se impone un derecho compensatorio a un producto de elaboración más avanzada, en unas circunstancias en que el productor del insumo y el productor del producto final no están vinculados, se deriva del párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y, en consecuencia, del artículo 10 y el párrafo 1 del artículo 32 del Acuerdo SMC.[1427] La prescripción se deriva del artículo 10 y el párrafo 1 del artículo 32 del Acuerdo SMC porque en ellos se establece, respectivamente, que los Miembros "tomarán todas las medidas necesarias para que la imposición de un derecho compensatorio ... esté en conformidad con las disposiciones del artículo VI del GATT de 1994" y que "no podrá adoptarse ninguna medida específica contra una subvención ... si no es de conformidad con las disposiciones del GATT de 1994". El Órgano de Apelación razonó que la frase "subvención ... concedida ... *indirectamente*", empleada en el párrafo 3 del artículo VI, implica que la contribución financiera a los insumos empleados en la fabricación de productos que son objeto de derechos compensatorios no está excluida de la cuantía de las subvenciones que pueden contrarrestarse con la imposición de esos derechos.[1428] Sin embargo, el párrafo 3 del artículo VI exige que el derecho compensatorio no exceda de la cuantía total de la subvención concedida a "la fabricación {o} la producción ... del citado *producto*".[1429] Por consiguiente, los derechos impuestos sólo pueden compensar la subvención de un insumo en la medida en que el beneficio de dicha subvención se transfiera al producto elaborado. El Órgano de Apelación afirmó que, en esas circunstancias, no cabe presumir la transferencia, sino que es necesario un análisis de la medida en que tiene lugar esa transferencia al producto sujeto al derecho compensatorio.[1430]

7.267 El Órgano de Apelación consideró que su conclusión con respecto a la necesidad de demostrar la existencia de una transferencia estaba confirmada por la definición de "derecho compensatorio" de la nota 36 del artículo 10 del Acuerdo SMC, muy similar a la definición utilizada en el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994. El Órgano de Apelación también observó que las condiciones que establece el párrafo 1 del artículo 1 tienen que determinarse respecto del producto sujeto al derecho compensatorio.[1431] Ello es necesario debido a que la prescripción de calcular la medida en que está subvencionado un producto sujeto al derecho compensatorio se establece en el párrafo 3 del artículo VI, en lugar de establecerse de forma independiente en el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, cuando se concede una subvención a un insumo utilizado en la producción del producto sujeto al derecho compensatorio, debe determinarse que el beneficio

[1424] *Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*, DS7/R, IBDD 38S/32, párrafo 4.5.
[1425] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*.
[1426] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 147.
[1427] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 143.
[1428] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 140.
[1429] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 141.
[1430] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafos 140 y 143.
[1431] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 142.

resultante de la contribución financiera se ha transferido a través del insumo, de modo que beneficia indirectamente al producto de elaboración más avanzada sujeto al derecho compensatorio.[1432]

7.268 El Órgano de Apelación concluyó que "a falta de ese análisis no es posible demostrar que los elementos esenciales de la definición de subvención, que contiene el párrafo 1 del artículo 1, están presentes respecto del producto {sujeto al derecho compensatorio}".[1433] A su vez, el derecho de contrarrestar una subvención otorgada a un insumo en la medida en que haya habido una transferencia del beneficio al producto elaborado no quedaría establecido de conformidad con el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994.[1434]

7.269 La cuestión de la transferencia en el contexto de los derechos compensatorios se planteó de nuevo en la diferencia *México - Aceite de oliva*.[1435] Las Comunidades Europeas se opusieron a la imposición por México de derechos compensatorios a las importaciones de aceite de oliva aduciendo que no se había llevado a cabo un análisis de la transferencia. Adujeron que la autoridad investigadora mexicana debería haber determinado la medida en que las supuestas subvenciones recibidas por los olivicultores por la producción de aceite de oliva se transfirieron a los exportadores de aceite de oliva no vinculados.[1436] Al desestimar las alegaciones de las Comunidades Europeas, el Grupo Especial observó que ni en el asunto *Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense* ni en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* se había establecido la prescripción de llevar a cabo un análisis de la transferencia siempre que hubiera *cualquier* transacción entre empresas no vinculadas en la cadena de producción de un producto sujeto a un derecho compensatorio. Por ejemplo, cuando el productor de un producto sujeto a un derecho compensatorio recibe una subvención, no existe ninguna prescripción de realizar un análisis de la transferencia si el producto es vendido a un distribuidor antes de su exportación.[1437]

7.270 En cuanto a las alegaciones específicas de las Comunidades Europeas en el asunto *México - Aceite de oliva*, las Comunidades Europeas las basaron exclusivamente en los artículos 1 y 14 del Acuerdo SMC, si bien en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* se había establecido que la prescripción de demostrar la existencia de una transferencia se deriva del párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y, en consecuencia, del artículo 10 y el párrafo 1 del artículo 32 del Acuerdo SMC.

7.271 El argumento formulado por las Comunidades Europeas al amparo del artículo 1 del Acuerdo SMC consistió esencialmente en alegar que México no había calculado debidamente la cuantía del beneficio derivado de la subvención que habían recibido los exportadores de aceite de oliva.[1438] El Grupo Especial señaló que, si bien la inexistencia de un beneficio lleva a la conclusión, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, de que no existe una subvención y por consiguiente no se puede imponer un derecho compensatorio, el párrafo 1 del artículo 1 no incluye la prescripción de calcular la cuantía del beneficio resultante para un receptor directo o indirecto en una investigación en materia de derechos compensatorios.[1439] El Grupo Especial concluyó que "no es preciso identificar al receptor ... concreto del beneficio ni la forma concreta en que se concede la subvención para determinar que se ha otorgado un beneficio, y que por lo tanto existe una subvención, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1".[1440]

[1432] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 142.
[1433] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 143.
[1434] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 143.
[1435] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*.
[1436] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.125.
[1437] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.144.
[1438] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.150.
[1439] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafos 7.149 y 7.152.
[1440] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.152.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.272 El Grupo Especial desestimó también la alegación formulada por las Comunidades Europeas al amparo del artículo 14 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas alegaban que la autoridad investigadora mexicana no había realizado un análisis de la transferencia cuando era obligatorio, y que por tanto su explicación de la forma en que había calculado la cuantía de la subvención no era razonada ni adecuada como prescribe el artículo 14, que dispone lo siguiente:

> "A los efectos de la Parte V, el método que utilice la autoridad investigadora para calcular el beneficio conferido al receptor a tenor del párrafo 1 del artículo 1 ... será transparente y adecuadamente explicad{o}."

7.273 El Grupo Especial concluyó que no había nada en el artículo 14 que obligara a un Miembro a realizar un análisis de la transferencia.[1441] También señaló que, aunque el artículo 14 contuviera esa prescripción, no encontraría ningún fundamento para concluir que la autoridad investigadora mexicana había actuado de manera incompatible con ella. Las razones dadas por la autoridad investigadora para explicar su conclusión de que no era necesario demostrar la existencia de una transferencia fueron que la subvención se otorgaba a los productores de aceite de oliva (producto objeto de la investigación en materia de derechos compensatorios) y que esa subvención se concedía a la producción de éste, y no a la de aceitunas (insumo de la producción de aceite de oliva). Aplicando la norma de examen pertinente, el Grupo Especial consideró que las pruebas servían razonablemente de apoyo para esta conclusión.[1442]

7.274 Por consiguiente, después del asunto *México - Aceite de oliva*, donde el Grupo Especial aclaró que los artículos 1 y 14 del Acuerdo SMC no incluyen la obligación de que la autoridad investigadora demuestre la existencia de una transferencia, *Estados Unidos - Madera blanda IV* sigue siendo el informe donde se indican las disposiciones en que se prescribe ese análisis en el contexto de los asuntos relacionados con los derechos compensatorios.

Asuntos relacionados con la existencia de perjuicio grave

7.275 En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, los informes adoptados del Grupo Especial y el Órgano de Apelación se refieren a la transferencia en el contexto de la Parte III del Acuerdo SMC.[1443] Los Estados Unidos adujeron Grupo Especial que el Brasil debía "determinar la medida exacta en que las subvenciones estadounidenses otorgadas con respecto a la producción de 'algodón americano (*upland*) se 'transfirieron' efectivamente a los exportadores, después de haber sido elaborado y vendido, antes de ser comercializado".[1444] El Grupo Especial consideró que, debido a las diferencias de texto entre las Partes III y V del Acuerdo SMC, la jurisprudencia del Órgano de Apelación sobre la transferencia en *Estados Unidos - Madera blanda IV*, sustanciado al amparo de la Parte V del Acuerdo SMC, no era directamente aplicable a un examen del perjuicio grave en virtud del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 de la Parte III.[1445]

7.276 El Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial no había incurrido en error al evaluar la cuantía de las subvenciones para los fines de su análisis con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC. Al llegar a esta conclusión, el Órgano de Apelación observó:

> "{L}a 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

---

[1441] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.159.
[1442] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.168.
[1443] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.
[1444] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1180.
[1445] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1181.

> 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."[1446]

7.277 En resumen, el Órgano de Apelación argumentó que, puesto que no es necesario calcular con precisión la cuantía de la subvención en una alegación de perjuicio grave, a diferencia de lo que sucede en los asuntos relacionados con derechos compensatorios, no existe una necesidad imperiosa de realizar un análisis de la transferencia para evaluar la contención significativa de la subida de los precios de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 6. Ello no obstante, el Órgano de Apelación concluyó que puede ser difícil demostrar la existencia de un perjuicio grave sin demostrar que la subvención subvenciona realmente al productor del producto en litigio.

Asuntos relacionados con subvenciones prohibidas

7.278 La transferencia en el contexto de la Parte II del Acuerdo SMC se abordó en el asunto *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II).*[1447] Los hechos eran que, cuando una aeronave era exportada y pagada por un comprador, el Gobierno brasileño efectuaba pagos no reembolsables a la institución financiera que prestaba el dinero al comprador para que comprara la aeronave. El Grupo Especial concluyó que la finalidad de la intervención gubernamental en la transacción era permitir al prestamista ofrecer mejores condiciones para el préstamo, que debía utilizarse en la compra de una aeronave brasileña, de las que habrían podido obtenerse en otro caso.[1448]

7.279 El Grupo Especial observó que, si bien no cabía duda de que los pagos otorgaban un beneficio, la cuestión seguía siendo si dichos pagos otorgaban o no un beneficio a los *productores* de las aeronaves[1449], y constató lo siguiente:

> "Dado que el Acuerdo SMC se encuentra en el Anexo 1A sobre el comercio de *mercancías*, y como este caso se relaciona con presuntas subvenciones a la exportación con respecto a determinada mercancía -aeronaves regionales brasileñas- corresponde al Canadá demostrar que el beneficio derivado de los pagos ... no queda exclusivamente en manos del prestamista sino que se transfiere de alguna manera a los productores de aeronaves regionales." [1450]

7.280 Este texto sugiere que la prescripción de demostrar la existencia de una transferencia se derivaba del hecho de que la alegación relativa a la subvención a la exportación se había formulado respecto de un producto específico, a saber, las aeronaves regionales brasileñas. Por consiguiente, era

---

[1446] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 472.

[1447] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II).*

[1448] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II)*, párrafo 5.31.

[1449] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II)*, párrafo 5.27.

[1450] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá II)*, párrafo 5.27, nota 41.

necesario que el reclamante demostrara que el productor de ese producto había obtenido un beneficio de la contribución financiera del gobierno.[1451] No era suficiente demostrar un beneficio para una institución financiera no vinculada. Además, puesto que el Acuerdo SMC regula el comercio de mercancías, era necesario demostrar que se subvencionaba una mercancía, y no simplemente un servicio financiero.

La "transferencia" en el contexto de la presente diferencia

7.281 Las partes en la presente diferencia convienen en que existe la prescripción de demostrar que el beneficio de la reducción del impuesto B&O concedida a los fabricantes de componentes se transfiere a la división de LCA de Boeing, y que esa prescripción se deriva de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos presentan además una comunicación independiente en la que afirman que el artículo 1 del Acuerdo SMC contiene una prescripción de demostrar la existencia de una transferencia en relación con las alegaciones de existencia de perjuicio grave.

7.282 En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Órgano de Apelación indicó que la transferencia no es fundamental en un análisis de la causalidad relativo a la contención de la subida de los precios, pero que en el marco de una alegación concerniente a la contención de la subida de los precios es necesario identificar el "producto subvencionado" y que, si la contribución financiera no "subvenciona" el producto, ello podría debilitar la prueba de esa causalidad.

7.283 Los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC no incluyen disposiciones equivalentes a las de la Parte V que, como se estableció en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, exigen una cuantificación específica de la supuesta subvención, y la imputación de ésta a un producto específico, para asegurarse de que el derecho compensatorio impuesto no excede de la cuantía en que se ha subvencionado la producción de ese producto. Esta diferencia entre las Partes III y V fue confirmada por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.[1452] Se ha constatado que son estas disposiciones de la Parte V las que dan lugar a la prescripción de demostrar la existencia de una transferencia en el contexto de los derechos compensatorios. Puesto que no hay disposiciones análogas en la Parte III, la base de cualquier prescripción de demostrar la existencia de una transferencia será forzosamente diferente.

7.284 Observamos que el artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC requieren la demostración de una "relación causal entre la subvención y el efecto significativo de contención de la subida de los precios".[1453] A nuestro juicio, en los casos relativos a un proveedor de insumos que recibe una subvención en los que se argumenta que esa subvención causa efectos en los precios o las ventas por medio de un producto de elaboración más avanzada, lo menos que puede decirse es que será muy difícil demostrar que el efecto es realmente ése sin demostrar, como parte del análisis de la

[1451] El Grupo Especial declaró también (en el párrafo 5.28, nota 42) que si el Canadá pudiera demostrar que los pagos a los prestamistas se transferían a los compradores en forma de mejores condiciones para los créditos, ello constituiría una presunción *prima facie* de que los pagos beneficiaban a los productores de las aeronaves. La razón de ello es que los pagos tendrían por efecto una reducción del costo de la compra de aeronaves brasileñas, aumentando de ese modo la competitividad de los productores.

[1452] Véase, por ejemplo, la conclusión del Grupo Especial en el párrafo 7.1177 de su informe: "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." Véase también el informe del Órgano de Apelación, párrafo 472: "{L}a prescripción que se establece en el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 ... no tiene paralelo en las disposiciones ... de la Parte III del Acuerdo SMC."

[1453] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1341. El artículo 5 del Acuerdo SMC establece que "ningún Miembro deberá *causar*, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones ... efectos desfavorables", mientras que el párrafo 3 c) del artículo 6 estipula que puede haber perjuicio grave cuando "*la subvención … tenga una contención significativa de la subida de* los precios" (sin cursivas en el original).

causalidad prescrito en los artículos 5 y 6, que existe una relación entre la subvención concedida al productor de los insumos y el "producto subvencionado" de elaboración más avanzada.[1454]

7.285 Lógicamente, con arreglo a los propios argumentos de las Comunidades Europeas sobre la causalidad del perjuicio grave, está claro que tendrán que demostrar que existe una relación entre la subvención a los fabricantes de componentes y las LCA de Boeing para que prospere su argumento relativo a la existencia de un perjuicio grave en lo que concierne a las reducciones fiscales concedidas a los fabricantes de componentes de LCA. Las Comunidades Europeas aducen que el efecto de la subvención es una contención de la subida de los precios, una pérdida de ventas y un desplazamiento de las exportaciones, y que esto sucede por medio de un producto concreto, a saber, las LCA de Boeing. Para demostrar esto, las Comunidades Europeas tienen que demostrar que existe una relación entre la subvención concedida a los proveedores de insumos y el producto supuestamente subvencionado, a saber, las LCA de Boeing. Con este objeto, las Comunidades Europeas se proponen demostrar que las reducciones fiscales recibidas por los proveedores de Boeing dan lugar a una reducción de los precios de los insumos que utiliza Boeing en sus LCA. Después de establecer esta relación, la fase final del análisis de la causalidad realizado por las Comunidades Europeas consiste en demostrar que las LCA de Boeing tienen por efecto una contención de la subida de los precios, una pérdida de ventas y un desplazamiento de las exportaciones para Airbus porque, gracias al beneficio otorgado por la subvención, Boeing reduce los precios que percibe por sus LCA subvencionadas.

7.286 Nuestra conclusión de que la necesidad de demostrar la existencia de una "transferencia" en los casos de perjuicio grave se deriva de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC es conforme con la adoptada en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, en el que el Órgano de Apelación consideró que un análisis de la transferencia con arreglo a lo dispuesto en la Parte III "no es fundamental", pero que en ciertos casos, si el producto en litigio no está realmente "subvencionado", ello menoscabará la conclusión de que la subvención causa un perjuicio grave.

7.287 Sin embargo, nos preguntamos si es necesario clasificar como "transferencia" la demostración de la existencia de una relación entre la subvención concedida a un productor de insumos y el producto de elaboración más avanzada para establecer que dicho producto está realmente subvencionado. Hasta ahora, los informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación sobre la transferencia se han limitado en gran medida a casos relativos a derechos compensatorios en los que era necesario calcular con precisión la cuantía de la subvención concedida a la producción del producto objeto de esos derechos. Sin embargo, de conformidad con lo dispuesto en la Parte III del Acuerdo SMC, no es necesario realizar ese cálculo. Aun así, cuando se concede una subvención a un proveedor de insumos y se alega que ha habido un perjuicio grave por medio del producto de elaboración más avanzada, para establecer que la subvención es la causa del perjuicio grave normalmente habrá que demostrar la existencia de una relación entre la subvención y el producto. No obstante, consideramos que se trata de un elemento de la prueba de la causalidad, más que de una prescripción independiente relativa a la "transferencia" en virtud de los artículos 5 y 6. En nuestra opinión, ninguno de los elementos del argumento de perjuicio grave formulado por las Comunidades Europeas, mediante los que intentan demostrar, primero, que los proveedores de componentes reducen el precio de sus insumos y, segundo, que Boeing reduce en último término el precio de sus aeronaves cuando las vende a los usuarios finales, puede ser clasificado como una "transferencia". Más bien,

[1454] Todos los efectos que según el párrafo 3 del artículo 6 constituyen perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 tienen que ver con los efectos de una subvención por medio de *productos* específicos. Por ejemplo, en los párrafos 3 a) y 3 b) del artículo 6, para que haya perjuicio grave se requiere que la subvención tenga por efecto desplazar las importaciones o exportaciones de "productos similares", mientras que el párrafo 4 del artículo 6 aclara que los productos similares deberán identificarse por referencia al "producto subvencionado". Asimismo, según el párrafo 3 c) del artículo 6, hay perjuicio grave cuando un "producto subvencionado" da lugar a una subvaloración del precio de productos similares.

ambos elementos son simples etapas de la demostración de que las reducciones fiscales concedidas a los fabricantes de componentes causan un perjuicio grave.[1455]

7.288 A nuestro parecer, los Estados Unidos formulan dos argumentos distintos con respecto al fundamento jurídico de cualquier prescripción de demostrar la existencia de una transferencia en un caso de perjuicio grave. El primero, que se expone en sus comunicaciones escritas, se basa exclusivamente en el artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos recurren al asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* en apoyo de su afirmación de que cuando el receptor de una subvención no está vinculado al productor del producto supuestamente subvencionado, únicamente *existirá una subvención* si el beneficio se transfiere al productor del producto de elaboración más avanzada. Por las razones antes indicadas, en la medida en que los Estados Unidos aducen que el artículo 1 del Acuerdo SMC incluye la obligación de realizar un análisis de la transferencia, discrepamos de ese argumento y constatamos que es en los artículos 5 y 6 donde figura la prescripción de realizar este análisis.

¿Han demostrado las Comunidades Europeas la existencia de una "transferencia"?

7.289 Antes de comenzar el análisis del argumento de las Comunidades Europeas relativo a la "transferencia", debemos situarlo en su contexto examinando la cuantía de la transferencia de que se trata. Si bien las Comunidades Europeas sostienen que los fabricantes de componentes del Estado de Washington transfieren a la división de LCA de Boeing 1.050 millones de dólares en reducciones del impuesto B&O, esta es la cantidad que está previsto que se transfiera durante el período 2006-2024.[1456] Como se indica en los párrafos 7.1676-7.1679 del presente informe, en el contexto del análisis del perjuicio grave, el Grupo Especial evalúa los efectos de las subvenciones hasta el año 2006. Durante este período, la cuantía de la reducción del impuesto B&O que, según estimaciones de las Comunidades Europeas, recibieron los proveedores de componentes ascendió a 6,8 millones de dólares.[1457] Como se expone en los párrafos 7.155 y 7.156 del presente informe, observamos que, a los efectos de estimar la "magnitud" de las subvenciones para cada LCA, las Comunidades Europeas imputan las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales a un año que es tres años anterior a aquel en que se reciben realmente. Las Comunidades Europeas aplican este método de imputación a la cuantía total de la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington, incluida la cuantía que, según sus estimaciones, será transferida a Boeing por sus proveedores.[1458] Sin embargo, el Grupo Especial no considera necesario estimar la "magnitud" de

[1455] La prueba de que el fabricante del "producto subvencionado" reduce los precios aplicados a los usuarios finales del producto se plantea en todos los casos en que se alega la existencia de un perjuicio grave relacionado con los precios, ya se conceda la subvención directamente al fabricante del producto o indirectamente a través de un proveedor de insumos. Aunque la posibilidad de que el productor reduzca en último término los precios que aplica a los usuarios finales pueda depender del mismo tipo de factores que la posibilidad de que el proveedor de insumos reduzca los precios que aplica al productor del producto de elaboración avanzada, nunca se ha constatado, en resoluciones anteriores de grupos especiales o del Órgano de Apelación, que en el primero de estos casos es necesario realizar un análisis de la transferencia. Se considera más bien que se trata simplemente de una etapa de la demostración de la existencia de una relación causal. Esto respalda nuestra conclusión de que es procedente tratar del mismo modo la reducción de los precios entre entidades en fases anteriores y posteriores del proceso de producción, es decir, como parte de la demostración de la existencia de una relación causal, más que como parte de un análisis independiente de la "transferencia".

[1456] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17.

[1457] *Estimates of Benefits from Washington State B&O Tax Rate*, CE - Prueba documental 21.

[1458] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, cuadro 4. La cuantía de la reducción del impuesto B&O que se imputa a un año tres años anterior al de la recepción es la cuantía que recibe directamente Boeing, a la que se añade la cuantía que se le "transfiere". Véase *Estimates of Benefits from Washington State B&O Tax Rate*, CE - Prueba documental 21.

las subvenciones para cada LCA, y evalúa los efectos de cada subvención en el año en que se recibe.[1459] Por consiguiente, la cuantía de la reducción fiscal recibida por los proveedores de componentes que supuestamente se transfiere durante el período pertinente para nuestro análisis del perjuicio grave es de 6,8 millones de dólares.

7.290 Para demostrar que los proveedores transfieren a la división de LCA de Boeing la reducción del impuesto B&O, las Comunidades Europeas se basan en las declaraciones hechas por el Gobernador Gary Locke, así como en varios informes elaborados por sus economistas. Observamos que al menos una de las declaraciones del Gobernador Locke es una afirmación explícita de que tendrá lugar una transferencia: "si podemos reducir la carga impositiva de los proveedores, esos beneficios se transferirán a Boeing".[1460] Al determinar si los proveedores de Boeing transfirieron o no el beneficio de la reducción del impuesto B&O, otorgamos cierto peso a las declaraciones del Gobernador Locke. Estas declaraciones indican que el propósito de conceder reducciones fiscales a los fabricantes de componentes de LCA era reducir los costos de Boeing. Sin embargo, para pronunciarnos en favor de las Comunidades Europeas por lo que respecta a sus argumentos acerca de la transferencia, necesitamos algo más que una declaración política que revele cuál era la intención del gobierno al aprobar la legislación. Las declaraciones han de interpretarse teniendo en cuenta el contexto en el que se hicieron, a saber, el intento del Gobernador de resaltar las ventajas de un costoso paquete de incentivos concedido por el Estado a entidades privadas. Además, la medida en que una subvención otorgada a un proveedor de insumos se transfiere a un productor de productos de elaboración más avanzada es una cuestión fundamentalmente económica. Por consiguiente, aunque tomemos en consideración las declaraciones del Gobernador Locke al evaluar las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas, atribuimos más importancia a los informes de los economistas.

7.291 En diversos puntos de sus informes y comunicaciones, los Estados Unidos parecen sugerir que el único modo de demostrar la existencia de una transferencia es realizar un análisis empírico.[1461] Para llegar a nuestra conclusión sobre los hechos del presente caso, no suscribimos la posición de los Estados Unidos a este respecto. En particular, no tenemos la intención de limitar los métodos que pudieran aplicarse con éxito para demostrar la existencia de una transferencia, que en circunstancias adecuadas podrían incluir la utilización de un precio de referencia comercial o un modelo teórico que refleje con exactitud las condiciones existentes en el mercado en cuestión.

7.292 El Grupo Especial recuerda que el modelo económico del Profesor Asker pretende demostrar que una subvención *ad valorem* pagada a un proveedor de insumos se transfiere al productor de productos de elaboración más avanzada en una proporción de al menos el 100 por ciento. Aunque las Comunidades Europeas alegan que se transfirió a Boeing el límite inferior de la estimación del Profesor Asker, es decir, el 100 por ciento del beneficio de la subvención, en su análisis el Profesor Asker contempla la posibilidad de una transferencia superior al 100 por ciento. Entendemos que, cuando las Comunidades Europeas se refieren a una transferencia que excede del 100 por ciento, se refieren no sólo a la transferencia del beneficio de la subvención, sino también a un efecto adicional

---

[1459] Observamos que las Comunidades Europeas no explican las razones por las que este método es adecuado para imputar el beneficio "transferido" por los fabricantes de componentes. En particular, las Comunidades Europeas no explican las razones por las que las reducciones fiscales concedidas a los fabricantes de componentes tendrán efectos sobre el comportamiento de Boeing tres años antes de que estos fabricantes reciban dichas reducciones.

[1460] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 20. Véase también la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 57.

[1461] Véase, por ejemplo, *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, donde Smith y Brown critican los argumentos de las Comunidades Europeas basándose en que "no intentan presentar pruebas empíricas". En sus observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 394, los Estados Unidos aducenen el párrafo 381 que "sencillamente, no es posible dar una respuesta meramente teórica a la cuestión de la transferencia, como parecen propugnar las CE".

sobre el precio de los insumos que tiene lugar cuando se transfiere el beneficio. El beneficio de una subvención, en el sentido en que se utiliza este término en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, no se puede aumentar al pasar del receptor de una contribución financiera a otra entidad. En otras palabras, la cuantía máxima de la transferencia que puede producirse es la cuantía del beneficio de la subvención que, en el contexto del Acuerdo SMC, es la cuantía en que las condiciones de la contribución financiera son más favorables que las que hubieran podido obtenerse en el mercado.[1462] El cálculo de la cuantía del beneficio es un cálculo único realizado en el momento en que se efectúa la contribución financiera. Como se indica en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos I)*, no hay un beneficio "adicional" por encima del identificado de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 1.[1463] Por consiguiente, un descenso del precio de los insumos que exceda del beneficio de la subvención no puede considerarse una transferencia del beneficio. Entendemos más bien que las Comunidades Europeas se refieren a una reducción adicional del precio, que es un efecto derivado de la transferencia del beneficio. El Profesor Asker explica que, cuando el precio de los insumos se reduce a fin de transferir el beneficio de la subvención, se produce un efecto negativo en los ingresos y un efecto positivo en la demanda. Debido a determinadas hipótesis incorporadas en su modelo, el aumento de la demanda excede de la reducción de los ingresos, de forma que el precio puede seguir reduciéndose sin afectar a los márgenes de beneficio iniciales de los proveedores. Este efecto es aún más notable en casos de bajos niveles de competencia entre proveedores.[1464] Es a esta reducción del precio por encima del valor del beneficio a la que se refiere el Profesor Asker al afirmar que una transferencia puede exceder del 100 por ciento.

7.293 Al examinar el modelo económico de las Comunidades Europeas, observamos que lo que más preocupa a los Estados Unidos es que el modelo no refleja la realidad del mercado de suministro de componentes de LCA. Los Estados Unidos critican en particular las hipótesis de que Boeing es monopsonista con respecto a todos los insumos que compra, que el precio es el único factor que tiene en cuenta Boeing al elegir el proveedor, que los proveedores de insumos tienen unos costos marginales de producción iguales y constantes, que la única fuente de poder de mercado de los proveedores es la información asimétrica y que todos los licitadores reciben la misma subvención.[1465] Básicamente, los Estados Unidos aducen que estas condiciones no existen en el mercado de suministro de componentes de LCA.

7.294 El Profesor Asker responde a estas preocupaciones afirmando o bien que no son pertinentes o bien que el modelo puede adaptarse a las modificaciones de las hipótesis propuestas por los Estados Unidos, sin que cambie la conclusión del modelo.[1466] Por ejemplo, en el caso de la hipótesis de que Boeing elige al proveedor que ofrece el precio más bajo, los Estados Unidos aducen que el precio es sólo una de las muchas consideraciones en que se basan las decisiones de Boeing en materia de aprovisionamiento, puesto que ejerce su actividad en una rama de producción en la que pequeñas desviaciones de las normas de calidad pueden tener graves consecuencias financieras y profesionales. Los Estados Unidos concluyen que, si los contratos se adjudican sobre la base de consideraciones no relacionadas con los precios, las conclusiones del modelo del Profesor Asker dejan de ser

---

[1462] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

[1463] Informe del Árbitro, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos I)*, párrafo 4.148.

[1464] Dr. Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, que incluye Dr. John Asker, *On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers*, 1º de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 16, página 11 del anexo A. El Profesor Asker afirma que: "{L}a reducción de los ingresos dimanante del descenso de un precio unitario inicialmente elevado queda compensada en gran medida por el aumento de la cantidad de insumos que necesita el monopsonista, lo que permite reducir aún más el precio."

[1465] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, páginas 2-5.

[1466] Véase Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174.

aplicables.[1467] Sin embargo, el Profesor Asker rechaza este argumento explicando que hacer del precio la característica determinante del proceso de adjudicación de los contratos es una hipótesis cómoda, que permite simplificar y que no es fundamental para los resultados del modelo. Se refiere a publicaciones relativas a la contratación que demuestran que los resultados habituales en el marco de las licitaciones públicas son aplicables a contextos de contratación más generales y complejos en los que el precio y otras características de los productos o los proveedores son importantes para determinar la adjudicación final. La razón de ello es que una combinación de precio y calidad (comoquiera que se defina) tiene para el comprador cierta utilidad que puede corresponder a la de una "puntuación" o un "equivalente en precio".[1468]

7.295 Aunque el Profesor Asker presenta una serie de argumentos que demuestran que su modelo puede adaptarse a la mayoría de las modificaciones de las hipótesis propuestas por los Estados Unidos sin cambiar la conclusión de que la transferencia es siempre de al menos el 100 por ciento[1469], la hipótesis de que todos los proveedores de Boeing reúnen las condiciones necesarias para acogerse a la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington resulta problemática para el argumento de las Comunidades Europeas. De acuerdo con las pruebas que obran en el expediente, Boeing obtiene sus componentes de LCA en un mercado mundial de proveedores.[1470] Es evidente por tanto que la hipótesis del modelo del Profesor Asker según la cual todos los proveedores pueden recibir la subvención no es correcta. Únicamente los proveedores con una presencia imponible en el Estado de Washington pueden acogerse a la reducción fiscal. Además, el Profesor Asker reconoce que, si esta hipótesis no es válida, la conclusión del modelo, es decir, que la transferencia de una subvención *ad valorem* es siempre de al menos el 100 por ciento, deja de ser correcta.[1471] En particular, el Profesor Asker afirma que, si únicamente un subconjunto de proveedores reúne las condiciones para recibir la subvención, esto modifica la competitividad relativa de los proveedores. El Profesor Asker declara que la modelización de esa estructura de mercado "requiere la utilización de instrumentos procedentes de subastas asimétricas al primer precio para las que no existen resultados en forma cerrada".[1472] Por consiguiente, el Profesor Asker concluye que "no puede excluir la posibilidad de que haya una transferencia inferior al 100 por ciento".[1473] El Profesor Asker matiza esta conclusión afirmando que la magnitud de la transferencia sólo se ve afectada si hay una modificación "importante" de la competitividad, la cual es más probable en los mercados de insumos con

---

[1467] Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, página 3; *Economic Analysis of the European Community's Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, página 11; y Gary J. Dorman y Kristin L. Terris, *Economic Models and Subsidy Pass-Through* (30 de julio de 2009), Estados Unidos - Prueba documental 1363, página 5.

[1468] Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, página 5.

[1469] Por lo que respecta a todas las respuestas del Profesor Asker a las críticas de los Estados Unidos sobre las hipótesis en que se basa su modelo, véase Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174.

[1470] Véase, por ejemplo, Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, 2 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 53(iii); *Economic Analysis of the European Community's Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, página 10, donde los Estados Unidos alegan que sólo una pequeña parte de los proveedores de Boeing están ubicados en el Estado de Washington; y *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, donde se examina la red mundial de proveedores de Boeing.

[1471] Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 16, y Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, página 10.

[1472] Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 16.

[1473] Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 16.

relativamente pocos proveedores.[1474] Sin embargo, en los mercados donde hay relativamente pocos proveedores, el modelo del Profesor Asker predice que la tasa de transferencia será más alta que en los mercados con un número mayor de proveedores. Por consiguiente, el Profesor Asker concluye que, si bien se puede reducir la magnitud de la transferencia cuando únicamente un subconjunto de proveedores recibe la subvención, "sería necesario un equilibrio muy delicado de factores económicos para que el efecto neto sea que se reduzca la transferencia hasta situarse por debajo del 100 por ciento".[1475]

7.296 Otro problema planteado por el modelo del Profesor Asker, que se desprende de las comunicaciones de los Estados Unidos, es que el Profesor Asker no justifica suficientemente por qué su análisis comienza tomando como punto de referencia una competencia perfecta. El modelo del Profesor Asker demuestra que, a partir de un determinado punto de referencia, la transferencia aumenta a medida que disminuye el número de proveedores. A continuación elige como punto de referencia una competencia perfecta, en el marco de la cual la transferencia es del 100 por ciento, y concluye que, a medida que disminuye el número de proveedores, la transferencia aumenta por encima del 100 por ciento. Sin embargo, la elección de una competencia perfecta y, por consiguiente, de una transferencia del 100 por ciento como punto de partida para el análisis puede que no sea tan evidente como sugiere el Profesor Asker. La crítica por los Estados Unidos de este aspecto del modelo queda de manifiesto, por ejemplo, en su observación de que los proveedores de Boeing son en realidad diversos y están muy especializados.[1476] Este problema planteado por el modelo proporciona un apoyo adicional a la conclusión del párrafo anterior de que el modelo del Profesor Asker no conduce necesariamente a la conclusión de que la transferencia es siempre superior al 100 por ciento.

7.297 Los informes presentados por las Comunidades Europeas y elaborados por sus economistas intentan establecer la existencia de una transferencia demostrando que ésta es siempre de al menos el 100 por ciento en el caso de las subvenciones *ad valorem*. Por las razones indicadas en los dos párrafos anteriores, concluimos que el modelo económico elaborado por el Profesor Asker no demuestra en realidad que la transferencia es siempre de al menos el 100 por ciento. Por consiguiente, nos encontramos en una situación en la que las Comunidades Europeas no han justificado su alegación demostrando que la transferencia es siempre igual o superior al 100 por ciento ni han intentado presentar argumentos relativos a cualquier otro nivel u horquilla de la transferencia. En consecuencia, puesto que no aceptamos la conclusión que se desprende del modelo del Profesor Asker, no tenemos nada en que basar cualquier determinación con respecto a la transferencia. El nivel de la transferencia podría ser del 90 por ciento, del 50 por ciento o nulo, pero no tenemos ningún medio para determinarlo. De hecho, la posibilidad de una transferencia nula no es del todo teórica. Los Estados Unidos ofrecen un ejemplo relacionado con el hecho de que no todos los proveedores reúnen las condiciones necesarias para acogerse a la subvención, con arreglo al cual sostienen que la transferencia podría ser nula. En concreto, los Estados Unidos se refieren a una situación hipotética en la que dos proveedores, A y B, compiten en una licitación en la que, al no haber subvenciones, A es el proveedor de bajo costo y ofrece el precio más bajo por el insumo. Si A recibe la subvención y B no la recibe, no hay razones para que A, como proveedor de bajo costo, transfiera una parte de la subvención, puesto que ya puede presentar una oferta más ventajosa que la de B y adjudicarse la licitación.[1477] Aunque en respuesta a la pregunta 385 el Profesor Asker examina

[1474] El Profesor Asker explica que en los mercados donde hay muchos proveedores, es probable que se mantengan las presiones competitivas, aun si un subconjunto de proveedores recibe una subvención considerable.

[1475] Dr. John Asker, *Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown*, octubre de 2007, CE - Prueba documental 1174, página 10.

[1476] *Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market*, Estados Unidos - Prueba documental 185, página 8; y Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, página 6.

[1477] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 385, párrafos 367 y 368.

la hipótesis en que B recibe la subvención, no examina la hipótesis planteada posteriormente por los Estados Unidos en su última serie de observaciones, en que es A quien la recibe.[1478] Por consiguiente, nos encontramos en una situación en la que la transferencia puede estar comprendida entre el 0 y el 100 por ciento, y las Comunidades Europeas no han proporcionado una base para que podamos reducir esta horquilla. Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, el Profesor Asker afirma expresamente que no puede ofrecer otra estimación que no sea la que ha ofrecido, es decir, una transferencia de al menos el 100 por ciento, la cual no aceptamos que sea siempre válida. Por las razones antes indicadas, en opinión del Grupo Especial las Comunidades Europeas no han demostrado su alegación relativa a la transferencia. Aun si, teniendo en cuenta la declaración del Gobernador Locke, el Grupo Especial reconoce que puede parecer algo ilógico llegar a la conclusión de que no hubo transferencia, las Comunidades Europeas han presentado un argumento de todo o nada. Cabe suponer que se produjo cierta transferencia, pero en el expediente no consta nada que permita al Grupo Especial realizar una estimación defendible de ella. Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que las Comunidades Europeas no han fundamentado su argumentación con respecto a la transferencia.

7.298 Teniendo en cuenta los problemas que hemos identificado en el modelo de las Comunidades Europeas, que en nuestra opinión invalidan sus argumentos relativos a la transferencia, no es necesario que nos pronunciemos sobre ciertas cuestiones fácticas en litigio entre las partes, incluida la de si, como sugieren los Estados Unidos, habría sido más correcto calificar el mercado de componentes de LCA de monopolio bilateral o de oligopolio diferenciado. Tampoco es necesario que nos pronunciemos sobre la cuestión fáctica de si el proceso de licitación pública es un reflejo exacto del modo en que Boeing elige a sus proveedores. Hacemos notar que las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas indican que al menos algunos componentes de LCA de Boeing se compran mediante un proceso de licitación pública, como muestra el modelo del Profesor Asker.[1479] Sin embargo, aunque nos pronunciásemos en favor de las Comunidades Europeas con respecto a este punto, ello no resolvería los problemas que hemos identificado en el modelo, ni modificaría nuestra conclusión.

7.299 En cuanto al argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos se negaron a facilitarles los datos necesarios para llevar a cabo un análisis empírico, recordamos que las Comunidades Europeas han reconocido que Airbus compra también suministros en el mercado del Estado de Washington. Por tanto, en nuestra opinión, las Comunidades Europeas tendrían también acceso a información sobre el mercado. Nos abstenemos por ello de sacar conclusiones desfavorables contra los Estados Unidos con respecto a esta cuestión.

[1478] Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 16.

[1479] Por ejemplo, las Comunidades Europeas citan una declaración que figura en el sitio Web de Boeing, según la cual "nuestra empresa subraya la importancia de la licitación pública como buena práctica comercial". Dr. John Asker, *Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel*, 28 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1437, página 12. La Prueba documental 1437 presentada por las Comunidades Europeas se refiere también a testimonios procedentes de encuestas sobre contratación que demuestran el recurso a la licitación pública entre proveedores en la industria aeroespacial. Pruebas presentadas por las Comunidades Europeas en otro contexto demuestran que, en el caso de insumos tales como los motores, los fabricantes de LCA organizan una competencia entre proveedores en la fase de desarrollo para ejercer una presión a largo plazo sobre los precios y los resultados de los proveedores. Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, 2 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 91. Esto indica que se puede utilizar un proceso de licitación pública para componentes que no sean simples "partes de productos en existencia" como sugieren los Estados Unidos. Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 186, páginas 6 y 7.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.300 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el beneficio de la reducción del impuesto B&O recibido por los proveedores de Boeing con presencia imponible en el Estado de Washington se transfirió a Boeing. En consecuencia, el Grupo Especial constata que el beneficio transferido a Boeing por sus proveedores de componentes es de 0 dólares. El Grupo Especial constata por tanto que la cuantía total de la reducción del impuesto B&O concedida a la división de LCA de Boeing se limita a la cantidad recibida directamente por la división de LCA de Boeing, es decir, 13,8 millones de dólares.

vi) Resumen de las conclusiones relativas a las medidas fiscales establecidas por el Estado de Washington en virtud del HB 2294

7.301 El análisis y las conclusiones precedentes se referían a la cuestión de si las medidas que se enumeran a continuación constituyen subvenciones especificas a Boeing de conformidad con el Acuerdo SMC:

a) la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington;

b) las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, para ordenadores y programas informáticos y para los impuestos sobre la propiedad;

c) las exenciones de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, construcción y equipos;

d) las exenciones del impuesto especial sobre los arrendamientos; y

e) las exenciones del impuesto sobre la propiedad.

7.302 **Por las razones antes indicadas, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington; las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, para ordenadores y programas informáticos y para los impuestos sobre la propiedad; y la exención de impuestos sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos son subvenciones específicas a Boeing en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial estima que las cuantías de las subvenciones concedidas a la división de LCA de Boeing ascienden a 13,8 millones, 21,3 millones, 20 millones, 1,1 millones y 8,3 millones de dólares, respectivamente.**

7.303 **Por último, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la exención de impuestos sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad son subvenciones a Boeing.**

b) Reducción del impuesto B&O local de la ciudad de Everett

i) Introducción

7.304 Las Comunidades Europeas aducen que una reducción fiscal introducida en la ciudad de Everett constituye una contribución financiera y otorga un beneficio de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, la subvención es específica en el sentido del artículo 2. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing durante el período 2006-2023 asciende a 67,5 millones de dólares.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.305 Los Estados Unidos aducen que la reducción fiscal no es una subvención porque la ciudad de Everett no condona ingresos que en otro caso se percibirían, como prescribe el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) La medida en litigio

7.306 La ciudad de Everett aplica un impuesto B&O que es similar al aplicado por el Estado de Washington. Se trata de un impuesto sobre los ingresos brutos, que por lo general se considera que corresponden al valor de los productos fabricados, en el caso de las manufacturas, y al producto bruto de las ventas, en el caso del comercio al por menor o al por mayor. Se aplica a todas las actividades empresariales que tienen lugar dentro de los límites de la ciudad de Everett.[1480]

7.307 Antes de que se aprobara la Ordenanza 2759-04 en 2004, el tipo del impuesto B&O aplicado por la ciudad de Everett era del 0,1 por ciento. En el marco del MSA, la ciudad de Everett asumió el siguiente compromiso:

> "La ciudad reconoce que una reducción más simplificada, previsible y a largo plazo del impuesto B&O que aplica es un factor importante en un momento en que Boeing estudia la ubicación del Proyecto Olympus. En consecuencia, la ciudad negociará de buena fe y actuará de manera diligente para llegar a un acuerdo con Boeing sobre una reducción permanente del tipo de su impuesto B&O. Por la presente, la ciudad se compromete a lograr que esa reducción otorgue un beneficio a Boeing de conformidad con los términos y condiciones que se establecen en la Prueba documental B-8." [1481]

7.308 En 2004, la ciudad de Everett aprobó la Ordenanza 2759-04, que recoge las negociaciones y compromisos mencionados en el MSA.[1482] El artículo 1 de la Ordenanza establece lo siguiente:

> "Como resultado de las negociaciones llevadas a cabo de buena fe y de manera diligente, la ciudad de Everett y la empresa Boeing han llegado a un acuerdo sobre una reducción permanente del impuesto sobre negocios y actividades para los años civiles 2006 a 2023. Durante ese período, la ciudad de Everett acuerda no suspender o revocar dicha reducción, autorizada por su reducción del impuesto sobre negocios y actividades, ni exigir su reembolso, a condición de que el montaje final de la aeronave 7E7 dé comienzo el 31 de diciembre de 2007 a más tardar." [1483]

7.309 La Ordenanza modifica el capítulo 3.24 del Código Municipal de la ciudad de Everett. Como resultado de la modificación, el tipo del impuesto B&O aplicado "a toda persona que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante" es el siguiente:

Período	Tipo del impuesto
1º de enero de 2006 - 31 de diciembre de 2009	0,1% para los primeros 6.000 millones de $ en valor de productos fabricados, y 0,025% a partir de esa cantidad.
1º de enero de 2010 - 31 de diciembre de 2015	0,1% para los primeros 7.000 millones de $ en valor de productos fabricados, y 0,025% a partir de esa cantidad.

[1480] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 145; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 512; y *Everett Mun. Code ch. 3.24* (2004), CE - Prueba documental 104.

[1481] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 146-148; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 512; y *MSA*, artículo 4.3, CE - Prueba documental 58.

[1482] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 147.

[1483] *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Período	Tipo del impuesto
1º de enero de 2016 - 31 de diciembre de 2023	0,1% para los primeros 8.000 millones de $ en valor de productos fabricados, y 0,025% a partir de esa cantidad.
1º de enero de 2024	0,1%

iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.310 Las Comunidades Europeas aducen que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett da lugar a una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque la ciudad está obligada a condonar ingresos fiscales que en otro caso se habrían recaudado.[1484]

7.311 Las Comunidades Europeas recuerdan que el análisis de la cuestión de si se han condonado ingresos que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 requiere una comparación entre la medida impugnada y un punto de referencia normativo. Para los fines de esta comparación, se puede aplicar el criterio "de no ser por" siempre que sea posible clasificar la medida en litigio como una "excepción" a una norma fiscal "general".[1485]

7.312 A juicio de las Comunidades Europeas, la Ordenanza 2759-04 establece una excepción a una norma general. La norma general o "punto de referencia normativo" es el artículo 3.24.050(B) del Código Municipal de la ciudad de Everett, tal como existía antes de que se promulgara la Ordenanza 2759-04, cuando establecía lo siguiente:

> "La cuantía del impuesto aplicado a *toda persona* que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante en relación con dichas actividades será igual al valor de los productos, incluidos los subproductos, fabricados, multiplicado por 1 décimo del 1 por ciento (0,001)." [1486]

7.313 La modificación introducida en virtud de la Ordenanza 2759-04 mantiene intacto este texto, pero añade al final la frase "*salvo* en los casos que se indican a continuación", seguida de una lista de reducciones de los tipos del impuesto.[1487]

7.314 Las Comunidades Europeas sostienen por tanto que, de no ser por la Ordenanza 2759-04, la ciudad de Everett recaudaría ingresos fiscales B&O adicionales de fabricantes cuyos productos tuvieran un valor superior a 6.000 millones, 7.000 millones u 8.000 millones de dólares, según el período de que se tratara.[1488] Las Comunidades Europeas aducen que la ciudad de Everett "renunció al derecho efectivo de imponer a todos los fabricantes, independientemente del valor de los productos que fabrican en Everett, un tipo del impuesto B&O del 0,1 por ciento" y, como resultado de ello, existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1489]

[1484] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 151.
[1485] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 88.
[1486] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 89 (sin cursivas en el original).
[1487] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 89. Véase también *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61.
[1488] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 89.
[1489] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 90.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.315 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que la ciudad de Everett no condona ingresos que en otro caso se percibirían, porque la reducción del impuesto B&O se aplica a todas las entidades que realizan actividades manufactureras en ella, las Comunidades Europeas aducen que eso no sólo es inexacto sino que además no es pertinente porque mezcla el análisis de la especificidad con el análisis de la contribución financiera.[1490]

7.316 Los Estados Unidos sostienen una vez más que únicamente pueden constituir una contribución financiera los ingresos realmente condonados, y no los ingresos que se vayan a condonar en el futuro. La respuesta de las Comunidades Europeas a este argumento es la misma que se ha expuesto en relación con las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294.

7.317 El argumento subsidiario de las Comunidades Europeas es que hay una posible transferencia directa de fondos de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el MSA obliga a la ciudad de Everett a ofrecer a Boeing una medida correctiva que tenga un efecto económico equivalente en caso de que no pueda conceder la reducción del tipo del impuesto B&O.[1491]

7.318 Por último, las Comunidades Europeas aducen que la reducción del tipo del impuesto B&O de la ciudad de Everett otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. La razón de ello es que proporciona a Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado. Las Comunidades Europeas señalan que, en el asunto *Estados Unidos - EVE*, el Grupo Especial consideró que la condonación de impuestos que en otro caso se percibirían "otorga claramente un beneficio".[1492]

Argumentos de los Estados Unidos

7.319 Los Estados Unidos aducen que la reducción del tipo del impuesto B&O de la ciudad de Everett no constituye una contribución financiera porque la ciudad no condona ingresos que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Según el razonamiento de los Estados Unidos, "puesto que esta reducción del tipo del impuesto se aplica a todas las entidades que realizan actividades manufactureras en la ciudad, no es cierto que en otro caso se habrían percibido ingresos condonados".[1493]

7.320 En caso de que el Grupo Especial discrepe de esta posición y constate la existencia de una contribución financiera, los Estados Unidos sostienen que la contribución financiera sólo incluye los ingresos que realmente se han condonado, y no los ingresos que se vayan a condonar en el futuro, por las mismas razones que se han expuesto en relación con la reducción del tipo del impuesto B&O del Estado de Washington.[1494]

7.321 Los Estados Unidos no formulan observaciones en relación con el beneficio.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.322 Como se indicó al analizar las medidas fiscales del Estado de Washington, en el procedimiento de cumplimiento del asunto *Estados Unidos - EVE*, el Órgano de Apelación estableció que, si es posible identificar un tipo impositivo general y una excepción a ese tipo, se podrá aplicar el criterio "de no ser por" para determinar si se ha realizado una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En otras circunstancias, habrá que comparar la

[1490] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 87.
[1491] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 151.
[1492] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 155-157.
[1493] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 514.
[1494] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 514, nota 680.

medida fiscal impugnada con el trato otorgado a ingresos comparables obtenidos por contribuyentes en situaciones similares en la economía del Miembro de que se trate.[1495]

7.323 En nuestra opinión, en el caso del impuesto B&O de la ciudad de Everett, tras la modificación del Código Municipal mediante la Ordenanza 2759-04, hay un tipo B&O uniforme y un tipo preferencial introducido por la modificación que da lugar a la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. La Ordenanza 2759-04 modifica el capítulo 3.24 del Código Municipal de la ciudad de Everett, en el que se establece la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett, de manera que el capítulo 3.24.050 dispone lo siguiente:

> "B. La cuantía del impuesto aplicado a *toda persona* que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante en relación con dichas actividades será igual al valor de los productos, incluidos los subproductos, fabricados, multiplicado por 1 décimo del 1 por ciento (0,001) *salvo* en los casos que se indican a continuación:
>
> > 1. Durante los años comprendidos entre el 1º de enero de 2006 y el 31 de diciembre de 2009, la cuantía del impuesto aplicado a toda persona que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante en relación con dichas actividades será igual al valor de los productos, incluidos los subproductos, fabricados, multiplicado por 1 décimo del 1 por ciento (0,001) cuando ese valor no supere los 6.000 millones de dólares, y, cuando ese valor supere los 6.000 millones de dólares, el valor de los productos que excedan de esa cantidad se multiplicará por 25 centésimos del 1 por ciento (0,00025).
> >
> > 2. Durante los años comprendidos entre el 1º de enero de 2010 y el 31 de diciembre de 2015 ..."[1496]

7.324 Por consiguiente, según sus propios términos, el Código Municipal de la ciudad de Everett indica que el impuesto al que están sujetos los fabricantes es un tipo general, aplicable a todos los fabricantes, con una excepción.

7.325 Además, el preámbulo de la Ordenanza 2759-04 establece lo siguiente:

> "Considerando que la ciudad de Everett ha acordado que el *tipo uniforme* del impuesto B&O de 0,001 se aplicará a los ingresos del sector manufacturero que no superen los 6.000 millones de dólares ..."[1497]

7.326 El MSA, concluido entre Boeing y "el Estado de Washington, el condado de Snohomish, la ciudad de Everett y varias otras unidades gubernamentales" se refiere también al tipo impositivo de 0,001 aplicable a los fabricantes como el "tipo uniforme":

[1495] Véanse los párrafos 7.115-7.120.

[1496] Véase *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61, y *Everett Mun. Code ch. 3.24* (2004), CE - Prueba documental 104 (sin cursivas en el original).

[1497] *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "Prueba documental B-8: Reducción del tipo del impuesto B&O de la ciudad de Everett
>
> 1. Reducción del tipo - *Tipo uniforme* de 1 décimo del 1 por ciento (0,001) sobre los ingresos brutos del sector manufacturero hasta 6.000 millones de dólares, después de lo cual el tipo se reducirá un 75 por ciento, hasta 0,00025
>
> ...
>
> Los representantes de Boeing y la ciudad de Everett están examinando actualmente una propuesta encaminada a reducir los impuestos sobre negocios y actividades de la ciudad de Everett aplicados a las actividades manufactureras aeroespaciales que realiza Boeing en sus instalaciones de esta ciudad. La propuesta plantea una adición al capítulo 3.24 del Código Municipal de la ciudad de Everett ... que prevé una reducción del *tipo uniforme* de 0,001 a 0,00025 para los ingresos brutos del sector manufacturero que excedan de 6.000 millones de dólares." [1498]

7.327 Por consiguiente, la terminología empleada por la ciudad de Everett (y por el Estado de Washington en el MSA) revela que el tipo de 0,001 es el tipo general y que las desviaciones de este tipo constituyen la excepción.

7.328 El hecho de que la reducción fiscal conlleve un límite temporal respalda también la idea de que dicha reducción constituye una excepción y no establece un tipo uniforme nuevo y permanente.[1499] Además, a diferencia del régimen fiscal B&O del Estado de Washington, que incluye hasta 40 tipos impositivos diferentes, en la ciudad de Everett, aparte del tipo aplicado a los ingresos del sector manufacturero que excedan de 6.000 millones (7.000 millones u 8.000 millones) de dólares, se aplica un único tipo uniforme de 0,001 en toda la economía. El Código Municipal de la ciudad de Everett comprende distintos apartados que hacen extensivo el impuesto B&O a distintas actividades empresariales, por ejemplo la manufactura, la extracción, la venta al por mayor, la impresión y la publicación. Sin embargo, en todos los sectores se aplica un tipo uniforme de 0,001, aparte de la modificación introducida por la Ordenanza 2759-04 para los ingresos del sector manufacturero que excedan del umbral pertinente.[1500] Por tanto, un examen del capítulo 3.24 del Código Municipal de la ciudad de Everett revela que la desviación del tipo de 0,001 constituye efectivamente una excepción.

7.329 Así pues, concluimos que en la ciudad de Everett hay un "punto de referencia normativo, definido" que permite comparar los ingresos realmente recaudados con los ingresos que "en otro caso" se recaudarían. Teniendo en cuenta que hemos constatado que en la ciudad de Everett hay un tipo general del impuesto B&O aplicable a los ingresos del sector manufacturero y que la Ordenanza 2759-04 establece una excepción a este tipo, es posible aplicar el criterio "de no ser por". La aplicación de este criterio lleva a la conclusión de que, "de no ser por" la excepción establecida mediante la Ordenanza 2759-04, el tipo uniforme de 0,001 se aplicaría a todos los ingresos del sector manufacturero.[1501] Por estas razones, el Grupo Especial constata que existe una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[1498] *MSA, Exhibit B-8, Exhibits to the MSA*, CE - Prueba documental 59 (sin cursivas en el original).

[1499] *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61, artículo 3B.4.

[1500] Véase *Everett Mun. Code ch. 3.24* (2004), CE - Prueba documental 104.

[1501] Las Comunidades Europeas aducen que el punto de referencia para realizar el análisis prescrito en el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 es la legislación anterior a la modificación. En nuestra opinión, el punto de referencia es el tipo uniforme tal como existe tras haberse modificado la legislación (es decir, el tipo uniforme previsto en la nueva Ordenanza *modificada*). En el presente caso, esto no supone ninguna diferencia para el análisis, porque el "tipo uniforme" (0,001) no varía como resultado de la modificación. Sin embargo, en ciertos

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.330 El rechazo por los Estados Unidos del argumento de que la ciudad de Everett, mediante la reducción del tipo del impuesto B&O, condona ingresos que en otro caso se percibirían se resume en una sola oración:

> "Puesto que esta reducción del tipo del impuesto se aplica a todas las entidades que realizan actividades manufactureras en la ciudad, no es cierto que 'en otro caso se habrían percibido' ingresos condonados." [1502]

7.331 Los Estados Unidos no explican la razón por la que esta frase es determinante para resolver esta cuestión. Teniendo en cuenta que hemos constatado que en la ciudad de Everett hay una norma fiscal general, es el criterio "de no ser por" el que determina la cuestión. El hecho de que un tipo del impuesto que constituye una excepción pueda estar disponible de manera amplia o incluso universal tiene que ver con la cuestión de la especificidad, y no con la existencia de una contribución financiera.[1503] Por consiguiente, desestimamos el argumento de los Estados Unidos y constatamos que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett constituye una condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.332 Teniendo en cuenta nuestra constatación de que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett constituye una contribución financiera en forma de condonación de ingresos que en otro caso se percibirían, el Grupo Especial constata que con ello se otorga un beneficio. La reducción fiscal es fundamentalmente un obsequio del gobierno, o una exención de obligaciones exigibles, y es evidente que el mercado no hace obsequios de este tipo. La reducción fiscal proporciona ventajas en condiciones que no son de mercado, y por consiguiente otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1504]

7.333 Por estas razones, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.334 Las Comunidades Europeas sostienen que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es específica *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1505] La Ordenanza 2759-04 indica que su propósito es beneficiar a Boeing.[1506] Además, la reducción

---

casos el objetivo de una modificación puede ser crear un nuevo tipo uniforme. Si la comparación se realizara con la legislación anterior a la modificación, ello supondría que *siempre* se satisfaría el criterio "de no ser por".

[1502] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 514.

[1503] Aunque no se señale explícitamente, es posible que el argumento de los Estados Unidos tenga su origen en la afirmación hecha por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE* según la cual cuando resulta difícil identificar una norma fiscal general en el Estado Miembro en cuestión, se debería llevar a cabo una comparación del trato fiscal otorgado a ingresos legítimamente comparables para determinar si se han condonado ingresos "que en otro caso se percibirían". Puede que los Estados Unidos estén sugiriendo que, puesto que la reducción fiscal está en teoría a disposición de todas las entidades manufactureras, los ingresos legítimamente comparables, es decir, los ingresos del sector manufacturero, reciben el mismo trato fiscal. Sin embargo, en el presente caso, dada la existencia de un "punto de referencia normativo, definido" en el régimen fiscal B&O de la ciudad de Everett, resulta procedente aplicar el criterio "de no ser por" en lugar del criterio de los "ingresos legítimamente comparables". En realidad, la aplicación del criterio de los "ingresos legítimamente comparables" en estas circunstancias daría lugar a que el análisis de la contribución financiera se mezclara con el análisis de la especificidad.

[1504] Véanse también los párrafos 7.168-7.171 del presente informe.

[1505] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 159.

[1506] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 159.

fiscal se limita a los fabricantes con una producción cuyo valor asciende como mínimo a 6.000 millones de dólares al año. Aparte de Boeing, no hay ningún otro fabricante en la ciudad de Everett que se aproxime a una producción manufacturera de ese valor.[1507] Las Comunidades Europeas concluyen por tanto que la reducción del tipo del impuesto está explícitamente limitada a "una empresa", a saber, Boeing. Las Comunidades Europeas aducen también que la reducción se limita a un "grupo de empresas", a saber, las que fabrican productos por valor de más de 6.000 millones de dólares anuales en Everett.[1508]

7.335 Las Comunidades Europeas argumentan subsidiariamente que la reducción del tipo del impuesto es específica *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Esto se debe a que Boeing es la única empresa que reúne las condiciones para acogerse a ella, ya que ningún otro fabricante produce bienes por el valor anual prescrito.[1509] El mayor fabricante después de Boeing produce bienes por valor de algo más de 1.000 millones de dólares al año.[1510] Además, el MSA y la Ordenanza 2759-04 indican que la reducción fiscal tiene por objeto favorecer la producción del 787. A esto se añade que el capítulo 3.24.055 del Código Municipal de la ciudad de Everett incorpora el artículo 1 de la Ordenanza que lleva por título "Constataciones y objetivo - Reducción del impuesto sobre negocios y actividades de Boeing".[1511] En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que la reducción fiscal se limita a "una empresa" (Boeing) o a un grupo de empresas (las que fabrican productos por valor de más de 6.000 millones de dólares al año en la ciudad de Everett, es decir, únicamente Boeing).[1512] Además, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han abordado su argumento de que la subvención es específica *de facto* y por consiguiente lo admiten implícitamente.[1513]

7.336 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que la Ordenanza 2759-04 contiene criterios objetivos que hacen que no sea específica de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2. Los "criterios o condiciones objetivos" mencionados en el párrafo 1 b) del artículo 2 deben ser "imparciales" y "no {deben} favorecer a determinadas empresas con respecto a otras". Esto no sucede en el caso de la reducción del tipo del impuesto de la ciudad de Everett, porque la condición para tener acceso a la subvención es de tal índole que únicamente puede satisfacerla una empresa.[1514] Las Comunidades Europeas también discrepan de la sugerencia de los Estados Unidos de que el análisis prescrito en el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC no es necesario si la medida está comprendida en el ámbito del párrafo 1 b) de dicho artículo. El texto del párrafo 1 c) del artículo 2 establece que un grupo especial podrá formular una constatación de especificidad "aun cuando de la aplicación de los principios enunciados en los apartados a) y b) resulte una apariencia de no especificidad".[1515]

Argumentos de los Estados Unidos

7.337 Los Estados Unidos aducen que, si bien menciona a Boeing como beneficiario de la reducción fiscal, la Ordenanza 2759-04 no es específica de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque no se limita en modo alguno a Boeing. En realidad, la Ordenanza se aplica a "toda persona que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante". Es una

[1507] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 159.
[1508] *Summary of the European Communities' Specificity Arguments*, CE - Prueba documental 1286.
[1509] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 161.
[1510] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 159.
[1511] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 161.
[1512] *Summary of the European Communities' Specificity Arguments*, CE - Prueba documental 1286.
[1513] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 94; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 321.
[1514] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 96.
[1515] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 49, párrafo 179.

medida fiscal redactada en términos imparciales que se aplica de manera amplia a otras grandes empresas.[1516]

7.338 Los Estados Unidos sostienen también que la Ordenanza 2759-04 contiene criterios objetivos que hacen que no sea específica de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1517] Según los Estados Unidos, condiciones "objetivas" son aquellas que son observables y susceptibles de ser evaluadas y aplicadas sin un juicio subjetivo.[1518] Las condiciones relacionadas con las reducciones fiscales de la ciudad de Everett satisfacen esta definición, porque estas reducciones se aplican a "toda persona que realice actividades empresariales en la ciudad en calidad de fabricante" cuando los productos fabricados alcanzan determinados valores monetarios.[1519] En un determinado momento, los Estados Unidos parecen sugerir que, una vez que se ha constatado que una subvención está comprendida en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo 2, esta subvención no es recurrible:

> "De conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2, es posible constatar que una subvención no es específica *de jure* y que, por consiguiente, no es una subvención recurrible de conformidad con el Acuerdo SMC."[1520]

7.339 Sin embargo, respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos reconocen que es posible constatar que una subvención que, según se ha constatado, no es específica *de jure* de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC, es específica *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) de dicho artículo.[1521]

7.340 Al preguntarles el Grupo Especial si admiten que las reducciones fiscales B&O de la ciudad de Everett son específicas *de facto*, los Estados Unidos responden que "el argumento principal de los Estados Unidos con respecto a la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es que no constituye una subvención".[1522]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.341 En nuestra opinión, la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es un ejemplo claro de subvención específica *de facto*. El párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC establece lo siguiente:

> "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."

7.342 El "valor de los productos fabricados", que constituye el umbral para la concesión de la reducción fiscal, está determinado por el producto bruto de las ventas de los productos fabricados.[1523]

[1516] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 515.
[1517] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 516.
[1518] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 49, párrafo 139.
[1519] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 516.
[1520] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 49, párrafo 137.
[1521] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 145, párrafo 128.
[1522] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 387.
[1523] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 145, nota 228.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas presentan una Prueba documental en la que se enumeran los "principales fabricantes de Everett" por orden de ingresos resultantes de las ventas.[1524] La empresa con mayores ingresos por ventas después de Boeing es UNOVA, que en 2005 obtuvo unos ingresos de 1.120 millones de dólares. Todos los demás fabricantes ubicados en Everett obtuvieron menos de 1.000 millones de dólares.[1525] Además, los Estados Unidos no niegan la afirmación de las Comunidades Europeas de que únicamente Boeing alcanza el umbral prescrito para beneficiarse de la reducción fiscal. Sobre la base de estas pruebas, concluimos que únicamente Boeing utiliza el programa de subvenciones.

7.343 Tal vez no se trate de una coincidencia, puesto que el texto del preámbulo de la Ordenanza 2759-04 y el del artículo 3.24.055 del Código Municipal de la ciudad de Everett indican que la reducción se promulgó pensando en Boeing. El artículo 3.24.055 reproduce básicamente el preámbulo y dispone lo siguiente:

> "3.24.055 Constataciones y objetivo - Reducción del impuesto sobre negocios y actividades de Boeing
>
> La ciudad de Everett, el Estado de Washington, el Puerto de Everett y la empresa Boeing suscribieron el 19 de diciembre de 2003 el 'Acuerdo relativo al desarrollo y ubicación del *Project Olympus Master Site*' con miras a la ubicación en la ciudad de Everett de las instalaciones para la fabricación de la aeronave comúnmente denominada 7E7. El objetivo de dicho Acuerdo era ayudar a la empresa Boeing a conseguir un emplazamiento adecuado, incluidos edificios, instalaciones conexas, infraestructuras y otras mejoras relacionadas con la ubicación del montaje final de la aeronave 7E7 y otras operaciones conexas. Como resultado de las negociaciones llevadas a cabo de buena fe y de manera diligente, la ciudad de Everett y la empresa Boeing han llegado a un acuerdo sobre una reducción permanente del impuesto sobre negocios y actividades para los años civiles 2006 a 2023. Durante ese período, la ciudad de Everett acuerda no suspender o revocar dicha reducción, autorizada por su reducción del impuesto sobre negocios y actividades, ni exigir su reembolso, a condición de que el montaje final de la aeronave 7E7 dé comienzo el 31 de diciembre de 2007 a más tardar. La intención de las partes es que la reducción de los tipos concedida por la ciudad de Everett se traduzca en una reducción del valor actual neto estimada en 35 millones de dólares aproximadamente, cantidad que se ha calculado aplicando una tasa de descuento del 6 por ciento durante un período de 20 años que comenzará en 2004 y que se basa en la producción y ventas actuales estimadas de aeronaves." [1526]

[1524] *E-mail from Charli McGourty, Administrative Assistant, City of Everett Mayor's Office*, 5 de mayo de 2005, y *attached spreadsheets of top Everett manufacturers as compiled by the City of Everett Mayor's Office*, CE - Prueba documental 106.

[1525] En una de las listas que figuran en *E-mail from Charli McGourty, Administrative Assistant, City of Everett Mayor's Office, 5 May 2005, and attached spreadsheets of top Everett manufacturers as compiled by the City of Everett Mayor's Office*, CE - Prueba documental 106, se indica que Fluke Corp obtiene unos ingresos por ventas comprendidos entre 100 y 500 millones de dólares, mientras que en la lista siguiente se indica que los ingresos de la empresa ascienden a 4.570 millones de dólares. Suponemos que la discrepancia se debe a que no todos los ingresos de la empresa son imponibles en la ciudad de Everett y que la cifra que debe utilizarse para determinar si puede acogerse a la reducción fiscal es la comprendida entre 100 y 500 millones de dólares. En cualquier caso, incluso si Fluke Corp. hubiera obtenido unos ingresos por ventas de 4.570 millones de dólares imponibles en la ciudad de Everett, ello no afectaría a nuestro análisis, porque lo cierto es que únicamente Boeing alcanza el umbral establecido para poder acogerse a la reducción fiscal.

[1526] Véase *Everett Mun. Code ch. 3.24* (2004), CE - Prueba documental 104.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.344 Por consiguiente, teniendo en cuenta que el programa de subvenciones es "utiliza{do} por un número limitado de determinadas empresas", a saber, Boeing, constatamos que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es específica *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.345 Las comunicaciones de las partes relativas a la cuestión de si la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es específica *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, debido a que se limita a un grupo de empresas, a saber, las que fabrican productos por valor de más de 6.000 millones de dólares anuales en la ciudad de Everett, plantean varias cuestiones sobre la relación entre los párrafos 1 a) y 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC y la interpretación de la expresión "criterios o condiciones objetivos", que figura en el párrafo 1 b) del artículo 2. Sin embargo, en nuestra opinión, por las razones expuestas en los párrafos precedentes, la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es claramente específica *de facto* y, por consiguiente, no consideramos necesario pronunciarnos sobre la cuestión de si es también específica *de jure*.

7.346 Por estas razones, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

v) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.347 Las Comunidades Europeas sostienen que la cuantía de la reducción fiscal concedida a la división de LCA de Boeing asciende a 67,5 millones de dólares durante el período 2006-2023.[1527] Las Comunidades Europeas basan esta cifra en la Ordenanza 2759-04, en la que se declara que el valor actual neto de la reducción durante la vigencia de la medida es de 35 millones de dólares aproximadamente. En concreto, la Ordenanza establece lo siguiente:

> "La intención de las partes es que la reducción de los tipos concedida por la ciudad de Everett se traduzca en una reducción del valor actual neto estimada en treinta y cinco millones (35.000.000) de dólares aproximadamente, cantidad que se ha calculado aplicando una tasa de descuento del seis (6) por ciento durante un período de veinte (20) años que comenzará en 2004 y que se basa en la producción y ventas actuales estimadas de aeronaves." [1528]

7.348 Para llegar a la cifra de 67,5 millones de dólares, las Comunidades Europeas suponen que el valor de la reducción fiscal en términos reales debe imputarse de manera uniforme durante el período 2006-2023. A continuación, calculan el valor nominal de la reducción fiscal aplicando la tasa de descuento del 6 por ciento mencionada en la Ordenanza 2759-04. De este modo se obtiene una cuantía total de la subvención de 67,5 millones de dólares.[1529] Si bien las Comunidades Europeas aducen que es probable que esta cifra subestime el valor de la subvención, puesto que las previsiones de entregas de LCA de Boeing se han incrementado considerablemente desde 2004, aceptan esta cifra de 67,5 millones de dólares como la cuantía que es apropiado imputar a la reducción fiscal concedida a la división de LCA de Boeing.[1530]

7.349 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas convienen en que puede que no sea necesario que el Grupo Especial determine el valor total en dólares de la

[1527] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 152.
[1528] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 152; y *Everett Ordinance 2759-04* (2004), CE - Prueba documental 61.
[1529] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 153.
[1530] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 152.

subvención, dado que la reducción fiscal se ha calculado sobre una base *ad valorem*.[1531] Sin embargo, aducen que, en el caso de la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett, esto da lugar a "ciertas complicaciones" porque esa reducción se aplica únicamente cuando el valor de los bienes vendidos ha superado determinados umbrales.[1532] En cualquier caso, las Comunidades Europeas señalan que, tanto si el Grupo Especial evalúa las subvenciones basándose en la cuantía total en dólares como si las evalúa sobre una base *ad valorem*, las cifras resultantes de las subvenciones por aeronave son sustancialmente las mismas.[1533]

Argumentos de los Estados Unidos

7.350 La posición de los Estados Unidos es que, al calcular la cuantía de la reducción fiscal, únicamente se deberían incluir los ingresos que se han condonado realmente en el pasado.[1534] Por consiguiente, sólo se debería cuantificar el beneficio otorgado a Boeing en 2006 y 2007, con lo que se obtendría una reducción fiscal de 5,5 millones de dólares.[1535] Además, los Estados Unidos están de acuerdo en que no es necesario que el Grupo Especial determine el valor preciso en dólares de la reducción fiscal. La razón de ello es que la reducción se ha calculado sobre una base *ad valorem* y, por consiguiente, la tasa de subvención se mantiene constante, independientemente de los niveles absolutos del volumen de ventas y los precios de Boeing.[1536]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.351 Por las mismas razones que se expusieron en el caso de las medidas fiscales establecidas en virtud del HB 2294 del Estado de Washington, calcularemos la cuantía de la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett hasta 2006.[1537]

7.352 Teniendo en cuenta que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett se ha calculado sobre una base *ad valorem*, una vez que se ha alcanzado el umbral para obtener la reducción fiscal, la tasa de subvención por aeronave se mantiene constante, independientemente de las ventas y entregas que se realicen en el período pertinente. La tasa de subvención hasta el final de 2006 es del 0,075 por ciento del producto bruto de las ventas para las ventas superiores a 6.000 millones de dólares.

7.353 Por lo que respecta al valor en dólares del beneficio otorgado a la división de LCA de Boeing por la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett, el cálculo por las Comunidades Europeas del valor nominal anual de la reducción fiscal se basa en la mejor información disponible, a saber, la cifra y la tasa de descuento que figuran en la Ordenanza 2759-04. Observamos que los Estados Unidos no se oponen a la utilización de estas cifras ni al método empleado por las Comunidades Europeas para convertir la cifra correspondiente a la suma global, que se expresa en términos reales,

[1531] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 427.
[1532] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 430.
[1533] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafo 428.
[1534] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 690.
[1535] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 690. Los Estados Unidos indican que, para calcular el valor de la reducción fiscal durante el período 2006-2007, han recurrido al documento *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27. Esto revela que los Estados Unidos aceptan implícitamente el método utilizado por las Comunidades Europeas para imputar la cifra de 35 millones de dólares a lo largo del tiempo y para expresarla en términos nominales. Observamos que en las comunicaciones de los Estados Unidos parece haber un error material. Los Estados Unidos informan de que el valor de la reducción fiscal en 2006 y 2007, tal como se indica en el documento *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, es de 5,5 millones de dólares. Sin embargo, un examen de la Prueba documental 27 presentada por las Comunidades Europeas revela que la cuantía en esos dos años es en realidad de 4,5 millones de dólares (2,2 millones de dólares en 2006 y 2,3 millones de dólares en 2007).
[1536] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 229, párrafo 374.
[1537] Véase el párrafo 7.252.

en cuantías nominales anuales. Basándose en estas cifras, el Grupo Especial constata que la cuantía de la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett recibida por la división de LCA de Boeing hasta 2006 asciende a 2,2 millones de dólares.

vi) Conclusión

7.354 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que la reducción del impuesto local introducida por la ciudad de Everett es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial estima que la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing hasta 2006 asciende a 2,2 millones de dólares.**

c) Subvenciones concedidas al Proyecto Olympus Master Site en virtud del "paquete de incentivos para Boeing"

i) Introducción

7.355 El MSA se concluyó el 19 de diciembre de 2003. El párrafo 2 del artículo 1 del MSA establece lo siguiente:

> "El presente Acuerdo tiene por objeto vincular jurídicamente a las partes, a reserva únicamente de la concesión, adopción o sanción de las correspondientes resoluciones, ordenanzas, enmiendas legislativas y autorizaciones similares que puedan ser necesarias para establecer los compromisos. El presente Acuerdo establece los términos y condiciones con arreglo a los cuales Boeing tiene la intención de emplazar las instalaciones y operaciones relacionadas con el Proyecto Olympus en el Estado, así como los pactos, declaraciones y garantías conexos."[1538]

7.356 El "Proyecto Olympus" significa "una instalación plenamente operativa de tecnología de última generación destinada, en un principio, al montaje de la aeronave 7E7, junto con todos los servicios y mejoras e instalaciones de transporte necesarios y relacionados que deban emplazarse en el sitio de las instalaciones o conectarse a él, incluidas, en su caso, mejoras e instalaciones situadas fuera de él".[1539] El artículo 1.3 del MSA establece que "como contrapartida del emplazamiento por Boeing de las instalaciones y operaciones relacionadas con el Proyecto Olympus en el sitio de las instalaciones, las Partes Públicas darán pleno cumplimiento en todo momento a los compromisos individuales que les corresponden a tenor del presente Acuerdo".[1540] El MSA contiene disposiciones específicas en relación con: la facilitación del Proyecto Olympus[1541]; bonos, donaciones, bonificaciones, reducciones, exenciones y cuestiones conexas[1542]; el sitio de las instalaciones[1543]; la idoneidad y el desarrollo del sitio[1544]; la formación en el trabajo y otras cuestiones relacionadas con el empleo[1545]; el programa de grandes cargueros 747-400[1546]; los proveedores de Boeing[1547]; las declaraciones, garantías, pactos y reconocimientos[1548]; y las indemnizaciones y sanciones.[1549]

[1538] MSA, artículo 1.2, CE - Prueba documental 58.
[1539] MSA, artículo 2.1, CE - Prueba documental 58.
[1540] MSA, artículo 1.3.1, CE - Prueba documental 58.
[1541] MSA, artículo III, CE - Prueba documental 58.
[1542] MSA, artículo IV, CE - Prueba documental 58.
[1543] MSA, artículo V, CE - Prueba documental 58.
[1544] MSA, artículo VI, CE - Prueba documental 58.
[1545] MSA, artículo VII, CE - Prueba documental 58.
[1546] MSA, artículo VIII, CE - Prueba documental 58.
[1547] MSA, artículo IX, CE - Prueba documental 58.
[1548] MSA, artículo X, CE - Prueba documental 58.
[1549] MSA, artículo XI, CE - Prueba documental 58.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.357 Las Comunidades Europeas argumentan que las ocho medidas a las que se hace referencia en el MSA constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Dichas medidas son: i) mejoras específicas de carreteras en beneficio de las instalaciones de producción de LCA de Boeing en Everett; ii) la exención del pago de derechos de aterrizaje para los grandes cargueros 747 de Boeing ("los LCF 747") en Paine Field para reducir los costos del transporte de componentes del 787 a Everett; iii) mejoras en la capacidad de transferencia ferrocarril-barcaza y ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur para facilitar el transporte de componentes del 787 a Everett; iv) la congelación de las tarifas para servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado sanitario, eliminación de desechos sólidos y tratamiento de aguas residuales industriales en las instalaciones de producción de LCA de Boeing en Everett; v) la facilitación a Boeing de coordinadores que ayuden a poner en marcha el Proyecto Olympus; vi) la creación de un programa de desarrollo de la mano de obra y la construcción de un centro de recursos de empleo para formar a empleados de Boeing que trabajarán en el montaje del 787; vii) la concesión a los LCF 747 de los mismos incentivos fiscales y de otra naturaleza previstos para el 787; y viii) la absorción de las costas procesales en que pueda incurrir Boeing en relación con el MSA.[1550] Según las Comunidades Europeas, la cuantía total de las subvenciones a la división de LCA de Boeing derivadas de esas ocho medidas durante el período 2004-2024 es de 463,3 millones de dólares.[1551]

7.358 Los Estados Unidos argumentan que ninguna de las ocho medidas impugnadas por las Comunidades Europeas es una subvención recurrible en virtud del Acuerdo SMC, y que cada una de las alegaciones de las Comunidades Europeas debe desestimarse con arreglo a una o más de las prescripciones que establece el Acuerdo SMC en relación con las subvenciones potencialmente recurribles, a saber: i) una contribución financiera; ii) que otorgue un beneficio; y iii) sea específica.

7.359 El Grupo Especial examinará en primer lugar las medidas relacionadas con la infraestructura impugnadas por las Comunidades Europeas, que representan en torno al 80 por ciento de la cuantía total de las subvenciones supuestamente otorgadas en virtud del MSA.[1552]

ii) Mejoras de carreteras en torno a la instalación de Boeing en Everett, y construcción de una instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y ampliación de la Terminal Sur por el Puerto de Everett

Introducción

7.360 Las Comunidades Europeas argumentan que i) los proyectos de mejora de carreteras en torno a la instalación de Boeing en Everett y ii) la construcción de una instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur por el Puerto de Everett constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas calculan que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing derivada de los proyectos de mejora de carreteras es de 291,2 millones de dólares durante el período 2004-2024, que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing derivada de la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza es de 16 millones de dólares durante el período 2004-2024, y que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing derivada de la ampliación de la Terminal Sur es de 34 millones de dólares durante el período 2004-2024.[1553]

[1550] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 91, 92, 163 y 164.
[1551] *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, página 2.
[1552] La cuantía de las supuestas subvenciones relacionadas con la infraestructura (es decir, mejoras de carreteras y puertos, exenciones de derechos de aterrizaje para el LCF 747 y congelación de tasas de servicios públicos) durante el período 2004-2024 asciende a 370,80 millones de dólares. *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, página 2.
[1553] *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, página 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.361 Según los Estados Unidos, las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas no son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC porque constituyen infraestructura general.

Las medidas en litigio

Mejoras de carreteras para la instalación de Boeing en Everett: Proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527

7.362 Las Comunidades Europeas impugnan lo que denominan "mejoras de carreteras para la instalación de Boeing en Everett"[1554], que según alegan se concibieron específicamente para: "1) aliviar la congestión del tráfico en torno a la planta de Boeing en Everett; 2) permitir a Boeing dar cabida a un mayor tráfico rodado pesado; y 3) proporcionar suficiente capacidad viaria para soportar un aumento sustancial del empleo en la instalación de Boeing".[1555] Las medidas en litigio son dos proyectos de mejora de carreteras emprendidos por el Estado de Washington y la ciudad de Everett en las cercanías de las instalaciones de Boeing en Everett. El primer proyecto (el "proyecto de ampliación de la I-5") entrañó la ampliación de los carriles de autopista y la ampliación de los carriles para vehículos de alta ocupación en la Interestatal 5 ("I-5") entre la Carretera Estatal ("SR") 526[1556] y la Autopista Nacional 2.[1557] El segundo proyecto (el "proyecto de ampliación de la SR 527") añadió otro carril en cada sentido a la SR 527 en el tramo de carretera entre la calle 112 NE en el norte y la calle 132 NE en el sur.[1558]

7.363 El artículo 6.11.1 del MSA establece lo siguiente[1559]:

"6.11 **Acceso por carretera**

6.11.1 El DOT y la ciudad, respectivamente, reconocen que se les ha proporcionado información detallada sobre las necesidades de acceso por carretera de Boeing, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice C-9. El DOT y la ciudad, respectivamente, declaran y garantizan que son los titulares y se encargan del mantenimiento de determinadas carreteras públicas que dan acceso al sitio de las instalaciones o están en sus proximidades, y que se describen con mayor detalle en el Apéndice C-9.

[1554] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, página 88. Las Comunidades Europeas también se refieren a esas medidas como "paquete de mejoras de la carretera del 787". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 210.

[1555] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 213.

[1556] Las Comunidades Europeas señalan que la SR 526 "se conoce en general con el nombre de Autopista Boeing". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 214, nota 317. Los Estados Unidos sostienen que "{e}sta denominación es correcta, pero se refiere simplemente al hecho de que la planta de Boeing es un hito del paisaje fácilmente identificable en la SR 526. En realidad, la SR 526 es una carretera pública utilizada por miles de residentes locales, empresas y turistas". Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 522, nota 696.

[1557] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 522; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 215; *WSDOT Projects: I-5 - Everett, SR 526 to US 2 HOV Lanes*, CE - Prueba documental 118; *Washington State Department of Transportation, "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 State Legislature*, página 15, CE - Prueba documental 123.

[1558] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 523; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 215; *Washington State Department of Transportation, "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 State Legislature*, página 17, CE - Prueba documental 123. *WSDOT Projects: MAP SR 527 Widening 132 St. SE to 112 St. SE*, Estados Unidos - Prueba documental 206; *SR 527 -132 St. SE to 112 St. SE*, Estados Unidos - Prueba documental 207; *SR 527 Route Development Plan*, Estados Unidos - Prueba documental 208.

[1559] Por "DOT" se entiende el Departamento de Transporte del Estado de Washington. Por "ciudad" se entiende la ciudad de Everett, Washington. MSA, artículo 2.1, CE - Prueba documental 58.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> El DOT y la ciudad, respectivamente, emprenderán y completarán todos los trabajos de diseño y construcción de todas las mejoras de carreteras y relacionadas con las carreteras y el control del tráfico indicadas en el Apéndice C-9, de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos. Tales mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones en consulta con Boeing antes de que el DOT y la ciudad, respectivamente, soliciten ofertas o propuestas o adjudiquen contratos para su construcción. Todas las mejoras de los accesos por carretera se diseñarán y construirán de conformidad con las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y con las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad. Una vez completada la construcción de las mejoras de los accesos por carretera, esas mejoras serán propiedad del DOT y la ciudad, que se encargarán de su mantenimiento, reparación y sustitución, según proceda. Todos los trabajos de diseño y construcción que deban realizar el DOT y la ciudad o deban realizarse en su nombre deberán tener la máxima prioridad. Cuando hayan determinado que la medida reviste interés público, el DOT y la ciudad adquirirán, inmediatamente después de la fecha de entrada en vigor, todas las servidumbres e intereses inmobiliarios que sean necesarios para llevar a cabo las mejoras de los accesos por carretera al sitio de las instalaciones, conforme a lo establecido en el presente artículo y en el Apéndice C-9. Las fuentes de financiación de esas mejoras de los accesos por carretera se recogen en el Apéndice C-9. El DOT y la ciudad, respectivamente, pagarán todos los costos, derechos y gastos relacionados con todas las obligaciones y compromisos enunciados en el presente artículo 6.11 o derivados de ellos. El DOT y la ciudad, respectivamente, declaran y garantizan que el acceso por carretera que actualmente sirve al sitio de las instalaciones -o que lo servirá una vez completadas, en lo sustancial, las mejoras de los accesos por carretera exigidos de conformidad con el presente artículo 6.11- será suficiente para cumplir todos los requisitos de acceso por carretera que necesiten Boeing y sus proveedores para proporcionar capacidad suficiente para unos niveles de empleo de hasta 83.000 trabajadores hasta 2030.
>
> 6.11.2 La ciudad y el DOT harán todo lo necesario y adoptarán todas las medidas que se requieran para obtener la financiación y llevar a cabo la construcción de posibles nuevas arterias, incluidos los servicios públicos necesarios para facilitar el futuro desarrollo, de conformidad con lo establecido en el Apéndice C-9."

7.364 La mayor parte de la financiación destinada a los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 se facilitó mediante un proyecto de ley de asignaciones presupuestarias aprobado por el órgano legislativo del Estado de Washington en 2003. Dicho proyecto de ley establecía un "*Nickel Funding Package*" ("Paquete de financiación de los 5 centavos") de 3.900 millones de dólares para financiar 158 proyectos de infraestructura.[1560] Las Comunidades Europeas subrayan que "impugnan únicamente los 291,2 millones de dólares asignados a las mejoras de infraestructura que forman parte de las obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo Master Site por el Estado y la ciudad, y no todo el paquete de mejoras del transporte de 3.900 millones de dólares".[1561]

7.365 Estaba previsto que el proyecto de ampliación de la I-5 se completase para junio de 2008. El proyecto de ampliación de la SR 527 se completó en mayo de 2006.[1562]

[1560] *ESHB 1163, 58th Leg., 2003 Reg. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 121.
[1561] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 211.
[1562] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 223 y 224.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Puerto de Everett: Mejora de la capacidad de transferencia ferrocarril-barcaza y ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur

7.366 Las Comunidades Europeas impugnan la construcción de una nueva instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur por el Puerto de Everett. En relación con la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, las Comunidades Europeas alegan que esta "nueva instalación hará más fácil para Boeing recibir contenedores de gran tamaño con partes del 787 y transportarlos a sus instalaciones de montaje del 787".[1563] En cuanto a la ampliación de la Terminal Sur, las Comunidades Europeas sostienen que "{e}sta ampliación permitirá a la Terminal Sur acoger directamente buques que transporten contenedores de gran tamaño con partes del 787 procedentes del Japón".[1564]

7.367 El artículo 6.12 del MSA establece lo siguiente[1565]:

"6.12 **Ferrocarril**

6.12.1 El Puerto de Everett reconoce que se le ha proporcionado información detallada sobre las necesidades de Boeing en materia de ferrocarriles y acceso por ferrocarril, según constan en el Apéndice C-10. El Puerto de Everett declara y garantiza que BNSF es titular y se encarga de la explotación y el mantenimiento de determinadas servidumbres de paso ferroviario y vías que están en las proximidades del sitio de las instalaciones, que se describen con mayor detalle en el Apéndice C-10. El Puerto de Everett llevará a cabo el diseño y la construcción de todas las mejoras ferroviarias y relacionadas con los ferrocarriles indicadas en el Apéndice C-10 de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos. Tales mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones que se realizarán en consulta con Boeing antes de que el Puerto de Everett solicite ofertas o propuestas para su construcción, o antes de que adjudique contratos a tal efecto, si esta medida fuese anterior. Todas las mejoras ferroviarias se diseñarán y construirán de conformidad con las normas de la American Railway Engineering Association. Una vez completada la construcción de las mejoras ferroviarias, esas mejoras serán propiedad de BNSF, que las explotará y se encargará de su mantenimiento, reparación y sustitución, según proceda. Cuando haya determinado que la medida reviste interés público, el Puerto de Everett, inmediatamente después de la fecha de entrada en vigor, adquirirá o facilitará la adquisición por BNSF de todas las servidumbres e intereses inmobiliarios que sean necesarios para proporcionar el servicio ferroviario al sitio de las instalaciones, conforme a lo establecido en el presente artículo y en el Apéndice C-10. Todos los trabajos de diseño y construcción que deba realizar el Puerto de Everett o deban realizarse en su nombre deberán tener la máxima prioridad. Las fuentes de financiación de esas mejoras ferroviarias se recogen en el Apéndice C-10. El Puerto de Everett pagará todos los costos, derechos y gastos relacionados con todas las obligaciones y compromisos enunciados en el presente artículo 6.12 o derivados de ellos. El Puerto de Everett declara y garantiza que, una vez completadas en lo sustancial las mejoras del sistema ferroviario exigidas de conformidad con el presente artículo 6.12, el sistema ferroviario que actualmente sirve al sitio de las instalaciones será suficiente para atender todas las necesidades ferroviarias de Boeing para el Proyecto Olympus.

[1563] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 253.
[1564] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 255.
[1565] "Puerto de Everett" es el Puerto de Everett, una empresa municipal del Estado de Washington. "BNSF" significa Burlington Northern Santa Fe Corporation, una empresa con sede en Delaware. MSA, artículo 2.1, CE - Prueba documental 58.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6.12.2 El Puerto de Everett celebrará regularmente consultas con Boeing en relación con el diseño, desarrollo y construcción de la instalación de conexión del ferrocarril con el muelle, de conformidad con lo establecido en el Apéndice C-10."

7.368 El artículo 6.13 del MSA establece lo siguiente:

"6.13 **Muelle y puerto**

6.13.1 El Puerto de Everett reconoce que se le ha proporcionado información detallada sobre las necesidades de Boeing en lo que se refiere al muelle y el puerto, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice C-11. El Puerto de Everett declara y garantiza que es titular y se encarga de la explotación y el mantenimiento de las instalaciones de muelle y portuarias situadas en las proximidades del sitio de las instalaciones, que se describen con mayor detalle en el Apéndice C-11. El Puerto de Everett emprenderá y completará el diseño y la construcción de todas las mejoras del muelle y el puerto y todas las mejoras relacionadas con el muelle y el puerto indicadas en el Apéndice C-11 de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos. Tales mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones que se realizarán en consulta con Boeing antes de que el Puerto de Everett solicite ofertas o propuestas o antes de que adjudique contratos para su construcción, si esta medida fuese anterior. Todas las mejoras del muelle y el puerto se diseñarán y construirán de conformidad con todas las normas aplicables. Una vez completada la construcción de las mejoras del muelle y el puerto, el muelle, el puerto y esas mejoras serán propiedad del Puerto de Everett, que las explotará y se encargará de su mantenimiento, reparación y sustitución, según proceda. Todos los trabajos de diseño y construcción que deba realizar el Puerto de Everett o deban realizarse en su nombre deberán tener la máxima prioridad. Cuando haya determinado que tal medida reviste interés público, el Puerto de Everett, inmediatamente después de la fecha de entrada en vigor, adquirirá todas las servidumbres e intereses inmobiliarios que sean necesarios para realizar las mejoras del muelle y el puerto, conforme a lo establecido en el presente artículo y en el Apéndice C-11. Las fuentes de financiación de esas mejoras del muelle y el puerto se recogen en el Apéndice C-11. El Puerto de Everett pagará todos los costos, derechos y gastos relacionados con todas las obligaciones y compromisos recogidos en el presente artículo 6.13 o derivados de ellos. El Puerto de Everett declara y garantiza que, una vez completadas en lo sustancial las mejoras del sistema de muelles y puertos exigidas de conformidad con el presente artículo 6.13, el sistema de muelle y puerto que sirve actualmente o servirá al sitio de las instalaciones será suficiente para atender todas las necesidades de Boeing en materia de muelles y puertos para el Proyecto Olympus.

6.13.2 El Puerto de Everett establecerá un acuerdo con Boeing de conformidad con el cual: a) Boeing dispondrá de acceso garantizado y con máxima prioridad al puerto de conformidad con un acuerdo que concertarán el Puerto de Everett y el transportista designado por Boeing; y b) en el caso de que no haya espacio disponible en un momento dado para Boeing en un punto de atraque con acceso ferroviario directo, el Puerto de Everett pondrá a disposición de Boeing un punto de atraque en el Puerto de Everett que dé acceso a camiones o permita el acceso de éstos al ferrocarril de manera eficiente.

6.13.3 El Puerto de Everett celebrará regularmente consultas con Boeing en relación con el diseño, desarrollo y construcción de las instalaciones de la Terminal Sur de conformidad con lo establecido en el Apéndice C-11."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.369 El Puerto de Everett empezó en agosto de 2005[1566] las obras de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, que a mediados de 2006 se encontraban próximas a su finalización.[1567] Las Comunidades Europeas sostienen que estaba previsto empezar la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur a mediados de 2007, y que la fecha prevista de terminación era 2009-2011.[1568] Según los Estados Unidos, la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur no se ha realizado.[1569]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.370 El argumento primario presentado por las Comunidades Europeas en relación con los motivos por los que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527, la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC es que entrañan un suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[1570] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas sostienen que cada una de esas medidas entraña una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.[1571]

7.371 Según las Comunidades Europeas, las medidas de mejora de carreteras a las que se hace referencia en el artículo 6.11 y en el apéndice C-9 del MSA, así como las medidas de mejora del Puerto de Everett a las que se hace referencia en los artículos 6.12 y 6.13 y en los apéndices C-10 y C-11 del MSA, constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC en forma de suministro de infraestructura que no es general.[1572] Las Comunidades Europeas impugnan los proyectos de *mejora* de la infraestructura, no el suministro de la propia infraestructura en cuestión.[1573]

7.372 Las Comunidades Europeas sostienen que la infraestructura no puede ser general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 si hechos pertinentes o la "totalidad de los hechos y circunstancias" indican que la infraestructura es "parcial" o "particular" de alguna manera.[1574] La utilización o el acceso por el público en general no son suficientes para concluir que la infraestructura es general, sino que debe examinarse la totalidad de los hechos y circunstancias que rodean el suministro de infraestructura por un gobierno para determinar si esa infraestructura es o no es general.[1575] Según las Comunidades Europeas, una interpretación de "infraestructura general" basada en el sentido corriente de los términos, el objeto y fin del Acuerdo SMC y la historia de las negociaciones del Acuerdo SMC respalda su posición de que el hecho de que una infraestructura esté disponible para su utilización por el público en general no es un factor decisivo.

7.373 Las Comunidades Europeas argumentan que el hecho de que el Acuerdo SMC no ofrezca ninguna aclaración, especificación o explicación textuales de la frase "infraestructura general" demuestra que los Miembros no tenían la intención de hacer que una circunstancia fáctica particular o un conjunto particular de circunstancias fuesen determinantes, y que su intención era que la expresión "infraestructura general" se interpretase de una manera que tuviese en cuenta diversas circunstancias fácticas.[1576] Por consiguiente, la interpretación del sentido de "infraestructura general" en el

[1566] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 254.
[1567] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 254.
[1568] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 257.
[1569] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 549.
[1570] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 225-227 y 258.
[1571] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 228 y 258.
[1572] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 225-227 y 258.
[1573] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 36, párrafos 117-121.
[1574] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 131.
[1575] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 132 y 133.
[1576] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 134 y 135.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 debe basarse en las reglas de interpretación de los tratados fijadas en la Convención de Viena. El sentido corriente del término "*general*" ("general") es "*{i}ncluding, involving, or affecting all or nearly all the parts of a specified or implied whole ...; completely or nearly universal; not partial, particular, local, or sectional*" ("que incluye, involucra o afecta a todas o casi todas las partes de un conjunto especificado o implícito ...; totalmente o casi universal; que no es parcial, particular, local o de un sector").[1577] Habida cuenta de este sentido corriente de "general", las Comunidades Europeas afirman que, aunque la utilización o el acceso por todo o casi todo el público debería sin duda ser una consideración pertinente, "la infraestructura que es de algún modo parcial o particular en razón de otros hechos y circunstancias sería necesariamente no general".[1578] La infraestructura que tiene por objeto modificar la posición competitiva de las empresas no es general en el sentido corriente de la palabra "general", ya que mejora la posición competitiva de una empresa en relación con otras empresas y por tanto es "parcial" para aquélla, por cuanto la favorece frente a otras.[1579]

7.374 Según las Comunidades Europeas, el examen del objeto y fin del Acuerdo SMC también arroja luz sobre el sentido de la frase "infraestructura general". El motivo de la exclusión de la infraestructura general de las disciplinas de la OMC es que, aunque el Acuerdo SMC establece disciplinas sobre la concesión de subvenciones a operadores económicos concretos, no interfiere con las decisiones gubernamentales legítimas de llevar a cabo políticas públicas en beneficio del conjunto de la población.[1580] Interpretada a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC, la frase "infraestructura general" abarca las medidas de infraestructura que revisten interés público, es decir, las concebidas para beneficiar al público en su conjunto, no a una empresa o un grupo de empresas determinados.[1581]

7.375 Según las Comunidades Europeas, la historia de la redacción del Acuerdo SMC aporta un apoyo adicional a la opinión de que la utilización o el acceso por el público en general no es un factor determinante a la hora de considerar si una infraestructura es general. En este sentido, hacen referencia a un documento que presentaron al Grupo de Negociación sobre las Subvenciones y las Medidas Compensatorias[1582] de la Ronda Uruguay para respaldar la posición de que la exclusión de la infraestructura general del alcance del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 no se aplica a las mejoras de la infraestructura que puedan alterar la posición competitiva de las empresas, aunque el público pueda utilizar dicha infraestructura o acceder a ella.[1583]

7.376 Las Comunidades Europeas consideran que la cuestión de si una infraestructura es general a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC es distinta de la de si una subvención es específica a los fines del artículo 2. Para quedar excluida del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC, debe ser claro e inequívoco que la medida en litigio se refiere a una infraestructura que no es "parcial" o "particular" de alguna manera. Esta determinación debe ser un ejercicio fáctico

---

[1577] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 226, donde se hace referencia al diccionario *New Shorter Oxford English Dictionary* 1073 (cuarta edición, 1993); segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 136.

[1578] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 136.

[1579] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 129, párrafo 92.

[1580] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 137. Las Comunidades Europeas afirman que esto se refleja también en el Preámbulo al Acuerdo sobre la OMC, según el cual los Miembros reconocen que "sus relaciones en la esfera de la actividad comercial y económica deben tender a elevar los niveles de vida".

[1581] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 129, párrafos 93, 97; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 173 ("La cuestión fundamental que hay que tener en cuenta al examinar si una infraestructura es 'general' es si sirve al *interés público* o *al interés de una empresa o un grupo de empresas determinados*." (las cursivas figuran en el original).)

[1582] Comunicación de la Comunidad Europea, 27 de noviembre de 1989, MTN.GNG/NG10/W/31, página 6.

[1583] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 138.

sencillo. Si, por otro lado, hay hechos que sugieren que la infraestructura puede ser particular de alguna manera, la medida no debería excluirse del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC al realizar el análisis inicial de la contribución financiera.[1584]

7.377 Las Comunidades Europeas argumentan que las definiciones de diccionario citadas por los Estados Unidos no respaldan la conclusión extraída por los Estados Unidos de que "la infraestructura es general si está disponible con carácter universal para todos o casi todos los habitantes o usuarios de la zona pertinente". El enfoque simplista de los Estados Unidos no sólo carece de fundamento en el Acuerdo SMC, sino que permitiría a los Miembros subvertir el objeto y fin del Acuerdo SMC. En el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC se utiliza la palabra "general", no las palabras "accesible" o "disponible". Como la palabra "general" se refiere a algo más que la mera accesibilidad o disponibilidad, la determinación de si una infraestructura es general debe basarse en un examen de la totalidad de los hechos y circunstancias pertinentes a la infraestructura (o a la mejora de la infraestructura) en cuestión.[1585]

7.378 En cuanto a los motivos por los que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 no constituyen un suministro de infraestructura general, las Comunidades Europeas sostienen que esas medidas eran "parte de un paquete concebido a medida para Boeing destinado a mejorar la infraestructura de transporte únicamente en las proximidades de las instalaciones de Boeing en Everett".[1586] Las medidas se concibieron para aliviar la congestión del tráfico en torno a la planta de Boeing en Everett, dar cabida a un mayor tráfico rodado pesado en la planta de Boeing en Everett y en sus alrededores y aumentar la capacidad de empleo en la planta de Boeing en Everett. Los trabajos relativos a los proyectos en cuestión coincidieron con el inicio del programa 787, y el poder legislativo del Estado de Washington había rechazado intentos anteriores de mejorar esas mismas carreteras. Las Comunidades Europeas afirman además que los proyectos de mejora de carreteras fueron el resultado de negociaciones entre Boeing y el Estado de Washington antes de que Boeing conviniese en emplazar sus instalaciones del 787 en Everett y, por tanto, fueron una condición previa para que Boeing accediese a emplazar sus instalaciones en Everett.[1587]

7.379 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que los proyectos de mejora de carreteras en litigio eran necesarios por los problemas de congestión del tráfico en la I-5 y la SR 527. Las puntualizaciones formuladas por los Estados Unidos en relación con los niveles anteriores de tráfico y congestión carecen de importancia, ya que Boeing obtuvo las mejoras de carreteras en previsión de los futuros aumentos del nivel de empleo de la empresa.[1588] En lo que respecta al proyecto de ampliación de la I-5, las Comunidades Europeas argumentan que la fiabilidad de los datos del volumen de tráfico presentados por los Estados Unidos es cuestionable y que, como las instalaciones de Boeing en Everett funcionan siete días a la semana, la congestión en la I-5 es resultado de las operaciones de Boeing.[1589] En cuanto a la SR 527, según las Comunidades Europeas el aumento previsto del volumen del tráfico se puede atribuir a las operaciones de Boeing en Everett. En este sentido, las Comunidades Europeas señalan que el MSA garantizó el proyecto de la SR 527 a fin de asegurar que las carreteras en torno a la SR 526[1590] pudiesen dar cabida a significativos aumentos del empleo relacionados con el 787.[1591]

[1584] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 35, párrafo 114.

[1585] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 137.

[1586] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 227.

[1587] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 212-217 y 227; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 140.

[1588] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 144.

[1589] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 145.

[1590] Véase *supra* nota 1556.

[1591] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.380 Resumiendo su posición sobre por qué no puede considerarse que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 sean un suministro de infraestructura general, las Comunidades Europeas argumentan que: i) Boeing tiene un derecho legalmente reconocido a definir las especificaciones de las mejoras de carreteras financiadas con recursos públicos, incluidas las relacionadas con la modificación del trazado de las vías privadas; ii) se otorgó a Boeing una garantía de cumplimiento conforme a la cual las mejoras de carreteras financiadas con recursos públicos satisfarían en todo momento sus necesidades actuales y futuras; iii) las mejoras de carreteras especificadas por Boeing fueron objeto de la máxima prioridad y debían llevarse a cabo en un plazo determinado a partir del momento en que Boeing autorizase el proyecto; y iv) cada uno de esos compromisos fue garantizado a Boeing y reforzado mediante la disposición relativa al "cumplimiento total" del MSA.[1592] Con estos antecedentes, las Comunidades Europeas afirman que la razón de ser de las medidas de mejora de carreteras es disminuir la densidad de otros usuarios de las carreteras en cuestión en las carreteras mejoradas de modo que siempre se cumplan los requisitos de resultado de Boeing. Aunque otros usuarios puedan utilizar las carreteras, el efecto combinado del derecho legalmente reconocido a definir especificaciones y la garantía de cumplimiento hace que Boeing nunca vaya a tener que soportar en las carreteras mejoradas un número de otros usuarios mayor del que esté dispuesta a tolerar.[1593] Las Comunidades Europeas argumentan que el MSA otorga a Boeing derechos muy significativos, que van mucho más allá de un simple derecho a ser consultada y que dan a Boeing ventajas especiales de las que no disponen otros usuarios de las carreteras. La transferencia de derechos legalmente reconocidos a Boeing demuestra que las mejoras de carreteras estaban al servicio de los intereses de Boeing, no del interés público.[1594]

7.381 Para respaldar su posición de que la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza por el Puerto de Everett no es un suministro de infraestructura general no comprendido en el alcance del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, las Comunidades Europeas argumentan que la totalidad de los hechos y circunstancias demuestra que la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza es parcial o particular para Boeing.[1595] El MSA y el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado entre el Puerto de Everett y Boeing[1596] prevén un uso preferente de la instalación por Boeing.[1597] Como Boeing goza de acceso "garantizado y de máxima prioridad", inevitablemente los demás usuarios ven limitado su acceso, y de hecho pueden verse privados de él.[1598] Además, en virtud del MSA, Boeing tiene un derecho legalmente reconocido a una instalación de transferencia ferrocarril-barcaza financiada con recursos públicos, diseñada y construida totalmente con arreglo a las especificaciones de Boeing. El Puerto de Everett contrajo un compromiso jurídicamente vinculante en virtud del MSA por el que se comprometía a construir la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y que fue una de las condiciones previas de la decisión de Boeing de ubicar su

[1592] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 139; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 248, párrafos 446-448; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 179.

[1593] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 248, párrafos 445 y 447.

[1594] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafos 79-84.

[1595] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 173.

[1596] *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, Estados Unidos - Prueba documental 224.

[1597] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 174.

[1598] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 174; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 85. Las Comunidades Europeas hacen referencia al artículo 3.2 del Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado entre Boeing y el Puerto de Everett, que establece que "... los cargamentos entregados al puerto y destinados a entrega a las instalaciones designadas por Boeing (sean o no de propiedad de Boeing) tendrán derecho al uso preferente de la instalación **[***]**. El puerto tiene derecho a utilizar la nueva instalación para todos los demás fines siempre que ello no interfiera con el uso preferente de Boeing". *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, Estados Unidos - Prueba documental 224.

instalación de montaje del 787 en Everett, y concedió a Boeing derecho a definir las especificaciones de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza. Las Comunidades Europeas afirman además que la instalación se diseñó en particular para facilitar el transporte de componentes de gran tamaño a las instalaciones de fabricación y montaje de Boeing emplazadas en la zona industrial de Paine Field, y que la propia Boeing pagó entre 14 y 16 millones de dólares, necesarios para completar el proyecto.[1599]

7.382 En un resumen de su posición sobre los motivos por los que la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza no puede constituir un suministro de infraestructura general, las Comunidades Europeas sostienen que: i) Boeing tiene un derecho legalmente reconocido a definir las especificaciones de las mejoras de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza financiadas con recursos públicos; ii) Boeing tiene además un acceso sumamente preferente a la instalación; iii) las obras debían llevarse a cabo en un plazo determinado a partir del momento en que Boeing "autori{ce}" el proyecto[1600]; iv) cada uno de esos compromisos fue garantizado a Boeing y reforzado mediante la disposición relativa al "cumplimiento total" del MSA; y v) la propia Boeing paga *parte* de los costos del proyecto.[1601]

7.383 Análogamente, las Comunidades Europeas afirman que la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur por el Puerto de Everett no es infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, ya que la totalidad de los hechos y circunstancias demuestra que las instalaciones de la Terminal Sur son parciales o particulares para Boeing.[1602] Este proyecto no puede considerarse infraestructura general ni siquiera de acuerdo con la teoría de los propios Estados Unidos, ya que, como en el caso de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, Boeing goza de un acceso "garantizado y de máxima prioridad" en virtud del MSA y el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado entre el Puerto de Everett y Boeing. Esto significa, inevitablemente, que los demás usuarios ven limitado su acceso y de hecho pueden verse privados de él.[1603] Además, en virtud del MSA, Boeing goza de un derecho legalmente reconocido a unas instalaciones de la Terminal Sur financiadas con recursos públicos, diseñadas y construidas totalmente con arreglo a las especificaciones de Boeing. El Puerto de Everett contrajo en virtud del MSA un compromiso jurídicamente vinculante por el que se comprometía a ampliar las instalaciones de la Terminal Sur y que era una de las condiciones previas de la decisión de Boeing de ubicar su instalación de montaje del 787 en Everett, y concedió a Boeing el derecho de definir las especificaciones de la ampliación de la Terminal Sur. Como el Puerto de Everett contrajo en virtud del MSA el compromiso de ampliar las instalaciones de la Terminal Sur, el hecho de que esa ampliación aún no se haya realizado carece de importancia.[1604]

7.384 En relación con el argumento de los Estados Unidos de que, gracias a su mayor capacidad, las instalaciones ampliadas de la Terminal Sur estarían disponibles para más usuarios que en la actualidad, las Comunidades Europeas señalan que, dado el acceso preferente y garantizado otorgado a Boeing, el aumento de capacidad de la Terminal Sur significa simplemente que Boeing puede físicamente utilizar más capacidad. En las condiciones de acceso preferente, una mayor capacidad no demuestra en modo alguno que la infraestructura en cuestión pueda considerarse general.[1605] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos de que Boeing no habría

[1599] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 176 y 177.
[1600] Apéndices al MSA, Apéndice C-10, Punto 4, CE - Prueba documental 59.
[1601] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 139.
[1602] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 185.
[1603] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 186; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 86.
[1604] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 187-189.
[1605] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 87.

tenido que acometer ella misma las mejoras de la infraestructura portuaria. Las disposiciones del MSA confirman que los compromisos relacionados con las infraestructuras recogidos en dicho acuerdo, entre otras cosas en relación con la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur, figuraban entre las condiciones previas para la inversión de Boeing en el Estado de Washington.[1606]

7.385 Resumiendo su posición sobre los motivos por los que no se puede considerar que la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur sea un suministro de infraestructura general, las Comunidades Europeas argumentan que: i) Boeing tiene un derecho legalmente reconocido a definir las especificaciones de las mejoras de las instalaciones de la Terminal Sur financiadas con recursos públicos; ii) Boeing tiene además un *acceso* sumamente preferente a las instalaciones; iii) Boeing tiene derecho a que el proyecto se lleve a cabo con rapidez; y iv) cada una de esas promesas fue garantizada a Boeing y reforzada mediante la disposición relativa al "cumplimiento total" del MSA.[1607]

7.386 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas sostienen que, en la medida en que el Grupo Especial constate que los proyectos de mejora de carreteras y los proyectos de mejora del Puerto de Everett son suministros de infraestructura general, determinados *derechos* otorgados a Boeing en conjunción con esos proyectos podrían constituir independientemente un 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.[1608] A este respecto, las Comunidades Europeas afirman que la totalidad de esos derechos da a Boeing lo que denominan "certidumbre jurídica" con respecto a elementos de las mejoras de infraestructura que son importantes para el funcionamiento de sus instalaciones de producción de 787 y cuya falta podría dar lugar a pérdidas económicas.[1609]

7.387 Para respaldar su posición de que esos derechos legalmente reconocidos constituyen un 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, las Comunidades Europeas aducen que el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* constató que, al conceder el derecho a la extracción de madera en pie, los gobiernos provinciales del Canadá suministraron bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Las Comunidades Europeas afirman que de ello se deduce que en el presente asunto, al otorgar determinados derechos a Boeing en el MSA, las autoridades del Estado de Washington suministran bienes y servicios a Boeing en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[1610]

7.388 Las Comunidades Europeas afirman que han demostrado que el MSA, por medio de los derechos específicos otorgados a Boeing, da a Boeing una certidumbre jurídica que va más allá del Paquete de financiación de los 5 centavos y la política general de mejora de carreteras del Estado de Washington. Ninguno de los derechos en cuestión está a disposición del público en general, ni menos aún es otorgado o conferido a ninguna empresa, mediante el Paquete de financiación de los 5 centavos. Esta certidumbre jurídica de que se beneficia Boeing es lo que distingue las medidas de mejora de carreteras previstas en el MSA del Paquete de financiación de los 5 centavos o de cualquier otra disposición legislativa o iniciativa gubernamental generales de carácter similar.[1611] Como Boeing goza de una garantía permanente de que las mejoras de carreteras en cuestión satisfarán

[1606] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafos 88-95.
[1607] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 139.
[1608] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafos 454, 459. Las Comunidades Europeas se refieren aquí a los derechos de los que goza Boeing en virtud del MSA descritos *supra*, párrafos 7.380, 7.382 y 7.385 del presente informe.
[1609] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 454.
[1610] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 454.
[1611] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafos 178-183.

determinados requisitos de cumplimiento, las autoridades del Estado de Washington deben suministrar determinados servicios a Boeing, como planificación, mantenimiento, programación y construcción. Por consiguiente, en virtud del MSA el Estado de Washington ha otorgado y otorgará a Boeing derechos sobre servicios pasados, presentes y futuros del mismo modo que en *Estados Unidos - Madera blanda IV* las autoridades canadienses otorgaron a los extractores de madera derechos sobre bienes.[1612]

7.389 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas alegan que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527, la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur son contribuciones financieras en forma de posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC basándose en que, en virtud del artículo 10.4.1 del MSA, "el Estado y la ciudad deben proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto equivalente en el caso de que no realicen las mejoras de carreteras prometidas" y "el puerto debe proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente en el caso de que no pueda cumplir las mejoras de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y de la Terminal Sur que ha prometido".[1613]

7.390 En relación con la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas aducen que las medidas de mejora de carreteras otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing porque "esas mejoras se refieren explícitamente a la producción de aeronaves comerciales y se otorgan a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado".[1614] Específicamente, las Comunidades Europeas argumentan que: i) "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio de esas mejoras de carreteras que utilizará para facilitar la producción de sus LCA"; ii) "las ventajas otorgadas a la división de LCA de Boeing por el paquete de mejoras de carreteras para el 787 se conceden en condiciones que no son de mercado"; y iii) "Boeing no paga nada a cambio de los compromisos conexos recogidos en el Acuerdo Master Site, mientras que un participante en el mercado tendría sin duda que proporcionar una contraprestación por esos compromisos contractuales".[1615]

7.391 Análogamente, las Comunidades Europeas argumentan que la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur por el Puerto de Everett otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing porque "esas mejoras se refieren explícitamente a la producción del 787 y se otorgan a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado".[1616] Específicamente, las Comunidades Europeas argumentan que: i) "{a}unque en general Boeing paga derechos por utilizar las instalaciones portuarias, los derechos no cubren esas mejoras del Puerto de Everett que facilitan la producción del 787 de Boeing"; y ii) las "ventajas otorgadas a la división de LCA de Boeing por esas mejoras del Puerto de Everett se conceden en condiciones que no son de mercado", y "Boeing no paga nada a cambio de esas mejoras, mientras que un participante en el mercado sin duda alguna tendría que proporcionar una contraprestación por esas mejoras de las instalaciones ferroviarias y de la terminal concebidas a medida para Boeing".[1617]

[1612] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafos 184-186.

[1613] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 228 y 258. Se trata de un argumento genérico formulado por las Comunidades Europeas en relación con todas las medidas incluidas en el "paquete de incentivos para Boeing". Las Comunidades Europeas han aclarado que el Grupo Especial sólo tiene que examinar este argumento subsidiario si no está de acuerdo con su argumento principal en cuanto a las razones por las que las medidas en litigio son contribuciones financieras. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 124, párrafo 84.

[1614] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 234.

[1615] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 232 y 233.

[1616] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 265.

[1617] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 263 y 264.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.392 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que Boeing no recibe beneficio alguno de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, las Comunidades Europeas argumentan que el propio Puerto de Everett ha declarado que "{l}a instalación se utilizará para apoyar los programas de los aviones 747, 767 y 777 y como instalación de respaldo para el 787 Dreamliner". El tiempo y los esfuerzos ahorrados al transportar las partes del puerto a Paine Field gracias a esa instalación de transferencia ferrocarril-barcaza beneficiará enormemente a Boeing. Además, según las Comunidades Europeas el hecho de que Boeing esté pagando el sobrecosto de la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza no es pertinente. La cuestión clave es que Boeing no tiene que reembolsar los 15,5 millones de dólares comprometidos por el Estado de Washington.[1618]

7.393 Las Comunidades Europeas sostienen que, aunque los Estados Unidos aducen que Boeing no recibe un beneficio porque el Puerto de Everett cobra derechos de uso que cubren los costos de capital y de explotación de todas las mejoras de capital de la Terminal Sur, los Estados Unidos no han aportado pruebas que respalden esta afirmación, por ejemplo las tarifas cobradas a Boeing (o que se le cobrarán) en comparación con las tarifas comerciales. El hecho de que el Puerto de Everett tenga superávit de explotación no demuestra que los derechos cobrados por el puerto cubran los costos de la ampliación de la Terminal Sur.[1619]

Argumentos de los Estados Unidos

7.394 Los Estados Unidos argumentan que los proyectos de mejora de carreteras impugnados por las Comunidades Europeas son infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y por consiguiente no son contribuciones financieras. En relación con las medidas de mejora del Puerto de Everett, los Estados Unidos sostienen que la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza es infraestructura general y que la ampliación de la Terminal Sur no se ha realizado y, en caso de realizarse, será una infraestructura general cuyos gastos se financien plenamente con los derechos pagados por los usuarios.[1620]

7.395 Los Estados Unidos afirman que, teniendo en cuenta el sentido corriente de los términos "general" e "infraestructura", infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 significa instalaciones y servicios que están disponibles para todos o casi todos los habitantes de la zona de que se trate. Por consiguiente, una infraestructura es general si está disponible de manera universal para todos o casi todos los habitantes o usuarios de la zona de que se trate.[1621] Los Estados Unidos subrayan que la cuestión planteada en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 es si la infraestructura no es general, no si la infraestructura ha sido motivada por un determinado objetivo.[1622] Los Estados Unidos sostienen que el texto del Acuerdo SMC, la historia de sus

[1618] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 180 y 181.

[1619] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 190.

[1620] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 536 y 543. Los Estados Unidos caracterizan las medidas en litigio como "la quintaesencia de la infraestructura general". Con ello quieren decir que "las medidas son el tipo más puro o más típico de medidas de infraestructura general. En particular, los Estados Unidos consideran que esas medidas en litigio son 'la quintaesencia' de la infraestructura 'general' porque no hay limitaciones a la disponibilidad de la infraestructura en cuestión". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 112.

[1621] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 46; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 35, párrafos 91, 93; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 99; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 37, párrafo 105; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 112. Los Estados Unidos alegan que el criterio jurídico para determinar si una infraestructura es infraestructura general es el mismo criterio jurídico que sirve para determinar si una mejora de esa infraestructura es infraestructura general. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 99.

[1622] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 37, párrafos 105, 108. Los Estados Unidos argumentan que aunque "{l}os antecedentes y los beneficiarios de las mejoras de infraestructura no son en sí mismos determinantes para la cuestión de si la infraestructura es general ... {a}ntecedentes históricos y de otra

negociaciones y su objeto y fin no respaldan el argumento de las Comunidades Europeas de que una infraestructura puede no ser general incluso cuando el público en general puede utilizarla o acceder a ella.[1623]

7.396 Los Estados Unidos consideran que el objeto de la cuestión suscitada en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 sobre el carácter general o no de una infraestructura es diferente del de la planteada en el artículo 2 sobre el carácter específico o no de una subvención. Aunque algunos de los factores pertinentes para determinar si la infraestructura es general también pueden ser pertinentes para determinar si una subvención es específica, no sería adecuada la simple aplicación de los mismos criterios a ambas cuestiones.[1624]

7.397 Los Estados Unidos afirman que la infraestructura no pierde su disponibilidad general simplemente porque el gobierno haya prometido a determinado colectivo o colectivos que va a llevar a cabo el proyecto. Al basar en el MSA su impugnación de las medidas relacionadas con la infraestructura, las Comunidades Europeas hacen caso omiso del hecho de que a menudo las empresas deciden que sólo es factible ubicar sus actividades en un lugar determinado si existe la infraestructura necesaria. El hecho de que una empresa tenga sumo interés en asegurarse de la disponibilidad de la infraestructura necesaria para realizar sus actividades no hace que el proyecto de mejora de la infraestructura no sea general si la mejora de la infraestructura está a disposición de todos los usuarios.[1625]

7.398 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas proponen un criterio jurídico incorrecto a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, que, de aceptarse, rebajaría la carga de la parte reclamante para establecer que la infraestructura no es general, al tiempo que elevaría el nivel probatorio que debe satisfacer la parte demandada para refutar una presunción. Según los Estados Unidos, el criterio propuesto por las Comunidades Europeas plantea dos problemas concretos: en primer lugar, que la mera existencia de hechos que sugieran -pero no necesariamente demuestren- que "la infraestructura puede ser particular de alguna manera" sería suficiente para establecer el carácter no general; y, en segundo lugar, que la parte que trate de establecer que una transacción suministra "infraestructura general" no tendría necesidad de contar con pruebas "claras e inequívocas", sino únicamente con pruebas suficientes para dar lugar a la presunción de que la transacción suministra infraestructura general. De acuerdo con este enfoque, en lugar de establecer que los bienes o servicios suministrados por el gobierno no son de infraestructura general, la parte reclamante simplemente tendría que aportar "hechos que sugieran que la infraestructura puede ser particular de alguna manera". En sí mismo, este enfoque es contrario a los principios que rigen la asignación de la carga de la prueba en la solución de diferencias de la OMC. Los Estados Unidos argumentan que, comoquiera que un análisis de si la infraestructura es general debería basarse en un examen de la totalidad de los hechos, no hay ninguna base para sugerir que, en tanto en cuanto la infraestructura en cuestión sea "particular de alguna manera, tal infraestructura no puede considerarse general", como argumentan las Comunidades Europeas. Dado que las Comunidades Europeas no explican el sentido de "particular de alguna manera", es imposible saber por qué una constatación de que una infraestructura es "particular de alguna manera" debería llevar a una constatación de que la infraestructura no es general. Por consiguiente, no basta con que las Comunidades Europeas afirmen que hay "hechos que sugieren que la infraestructura puede ser particular de alguna manera", sino que

---

índole pueden formar parte de las circunstancias fácticas pertinentes para demostrar que la infraestructura en cuestión es o no 'general' en el sentido de su disponibilidad para todos los usuarios o habitantes". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 245, párrafo 407.

[1623] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 35, párrafos 92-96.

[1624] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 35, párrafos 97 y 98.

[1625] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 37, párrafos 106 y 107.

la carga que les corresponde consiste en establecer, sobre la base de la totalidad de los hechos, que las medidas de infraestructura que impugnan no están universalmente disponibles.[1626]

7.399 Los Estados Unidos aducen que, aunque el hecho de que una infraestructura o una mejora de infraestructura se realizase de acuerdo con las especificaciones de una empresa concreta puede ser pertinente para el análisis que haga el Grupo Especial de la infraestructura general, hay que distinguir dos tipos de situación. El primero se da cuando un gobierno, al desarrollar, diseñar y construir infraestructura, tiene en cuenta, a través de consultas u otras formas de reunión de información, los intereses y necesidades de las empresas o individuos que utilizan o se espera que utilicen la infraestructura. Esta forma de "tener en cuenta", según los Estados Unidos, es algo normal en las tareas de planificación y normalmente no daría lugar de por sí a limitaciones *de jure* o *de facto* en la disponibilidad de la infraestructura. El segundo tipo de situación se da cuando la infraestructura se concibe verdaderamente a medida de las necesidades y especificaciones de una empresa o sector particulares de una manera que en la práctica excluya a los demás del uso de la infraestructura. En una situación de este tipo, la infraestructura no sería general porque la "concepción a medida" ha dado lugar a limitaciones *de jure* o *de facto* en la disponibilidad de la infraestructura.[1627]

7.400 Según los Estados Unidos, la afirmación de las Comunidades Europeas de que la infraestructura general es infraestructura que no "modifica la posición competitiva" de las empresas no se ve respaldada por el texto del Acuerdo SMC interpretado de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público.[1628] En este sentido, los Estados Unidos sostienen que esta afirmación no se sustenta en el sentido corriente de las palabras "infraestructura general" y es absurda porque, según la interpretación de las Comunidades Europeas, toda infraestructura sería de carácter no general, dado que la mayor parte de la infraestructura modifica la posición competitiva de las empresas ubicadas en el área en la que se dispone de esa infraestructura. De ello no se sigue en modo alguno que esa infraestructura no sea general.[1629]

7.401 Los Estados Unidos argumentan que todas las mejoras de infraestructura impugnadas por las Comunidades Europeas constituyen infraestructura general porque están disponibles universalmente para todos los usuarios o habitantes de la zona en cuestión.[1630] En respaldo de esta posición de que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 son infraestructura general, los Estados Unidos argumentan que las carreteras en cuestión (y sus mejoras) están abiertas a todos y prestan servicio a una amplia gama de personas, empresas y comunidades.[1631] La I-5 y la SR-527 son carreteras públicas sin limitaciones de disponibilidad. No había limitaciones a la disponibilidad de esas carreteras para el público antes de las mejoras, y no las hubo después de ellas. Por consiguiente, las mejoras de esas carreteras constituyen infraestructura general.[1632]

7.402 Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que el Estado de Washington creó los dos proyectos de mejora de carreteras en cuestión específicamente en beneficio de Boeing como parte del MSA. Los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 se habían identificado como prioridades en el informe definitivo presentado en noviembre de 2000 por la Comisión de Alto Nivel establecida en 1998 para realizar un análisis integral del sistema de

---

[1626] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 35, párrafos 118-124.

[1627] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafos 64 y 65.

[1628] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 129, párrafos 74-87.

[1629] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 129, párrafos 86 y 87.

[1630] Véase, por ejemplo, la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 99; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 411.

[1631] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 521 y 536.

[1632] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 100.

transportes del Estado. Los dos proyectos formaban parte del Paquete de los 5 centavos, una iniciativa de transporte aprobada por el poder legislativo del Estado de Washington en 2003 y que dedicó 3.900 millones de dólares a la construcción de 158 proyectos de mejora del transporte en todo el Estado de Washington entre 2003 y 2013, con inclusión de la mejora de autopistas, la conservación de autopistas, transbordadores, carreteras locales, ferrocarriles y transporte público.[1633] En estrecha relación con esta iniciativa, los Estados Unidos argumentan que el Estado de Washington no emprendió las mejoras de la I-5 y la SR-527 como parte de un acuerdo con Boeing.[1634]

7.403 Los Estados Unidos explican que la I-5 forma parte del Sistema Interestatal de Carreteras y es la principal carretera norte-sur de la costa oeste de los Estados Unidos; va del Canadá a México y la utilizan innumerables empresas, turistas y ciudadanos, a todos los cuales afectan las demoras en la circulación y los problemas de seguridad. Se sabía que la congestión del tráfico en la I-5 en Everett era uno de los peores "puntos de atasco" del Estado.[1635] Los Estados Unidos señalan que la SR-527 es una importante vía de conexión entre las autopistas I-5 e Interestatal 405, y argumentan que la necesidad de realizar mejoras en la SR 527 entre la calle 112 y la calle 132 ya se había reconocido mucho antes de cualquier proyecto de ampliación de Boeing, y que hacía años que el DOT del Estado de Washington las había planificado. Las tasas de siniestralidad y de víctimas de la SR 527 eran superiores al promedio del Estado. De acuerdo con las normas del DOT del Estado de Washington para las carreteras de una sola vía, el tráfico de la SR 527 era demasiado denso, y ya antes del Paquete de los 5 centavos de 2003 hacía falta una carretera de varios carriles.[1636]

7.404 Los Estados Unidos también rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que las obras de los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 coincidieron con el comienzo del programa del 787 y que el órgano legislativo del Estado había rechazado intentos anteriores de mejorar esas mismas carreteras. La falta de financiación para esos proyectos formaba parte de un problema generalizado del Estado para financiar la infraestructura de transportes, y en última instancia la financiación de los proyectos era parte de una solución más amplia en materia de infraestructura para el Estado.[1637] La incapacidad del Estado de Washington de obtener financiación para las mejoras de la I-5 y la SR-527 no demuestra que no sean infraestructura general.[1638]

7.405 En lo que se refiere al argumento de las Comunidades Europeas de que las proyecciones de los aumentos de la circulación en la I-5 y la SR-527 reflejan aumentos previstos en el nivel de empleo de Boeing, los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas no tienen en cuenta el hecho de que Boeing no es sino una de las innumerables empresas y residencias accesibles desde la I-5 y la SR-527 en una zona dinámica y en crecimiento de los Estados Unidos.[1639] Los Estados Unidos rechazan la caracterización de las medidas de mejora de carreteras como "una mejora específica de una parte determinada de esa carretera realizada en las proximidades, según las especificaciones y a satisfacción de una determinada empresa, que goza de una garantía contractual permanente de cumplimiento respecto de la mejora de las autopistas". En primer lugar, según la lógica de ese argumento, toda mejora de una carretera pública sería infraestructura no general por el

[1633] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 528.
[1634] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 106.
[1635] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 531. Los Estados Unidos sostienen que el hecho de que los problemas de congestión del tráfico no se limiten a los días laborables, cuando la planta de Boeing está a pleno rendimiento, muestra que el problema no es sólo Boeing.
[1636] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 533. Los Estados Unidos citan un estudio del DOT del Estado de Washington en el que se señala que "{h}a habido un gran aumento de los volúmenes de tráfico **[***]** y se prevé que el crecimiento futuro aumente a un ritmo anual del 3,5 por ciento". Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 533, donde se hace referencia al *SR 527 Route Development Plan*, Estados Unidos - Prueba documental 208, página 3.
[1637] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 535.
[1638] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 109.
[1639] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 101.

mero hecho de estar cerca de una determinada empresa. En segundo lugar, no hay fundamento en el texto del MSA para afirmar que las mejoras de carreteras se emprendieron "según las especificaciones y a satisfacción de una determinada empresa". El MSA únicamente prevé consultas con Boeing. Dado que el Estado de Washington consulta a una amplia gama de ciudadanos, empresas y otros usuarios al diseñar las mejoras de carreteras[1640], tales consultas por sí solas no hacen que la infraestructura no sea general. En tercer lugar, los Estados Unidos niegan que de conformidad con el MSA Boeing "goza de una garantía contractual permanente de cumplimiento respecto de la mejora de las autopistas". En realidad, el MSA contempla la posibilidad de un cambio de circunstancias en la disposición relativa al "cumplimiento total".[1641] Los Estados Unidos también sostienen que las disposiciones del MSA citadas por las Comunidades Europeas en apoyo de su argumento de que "las mejoras de carreteras especificadas por Boeing fueron objeto de 'máxima prioridad' y debían realizarse dentro de un plazo determinado a contar desde el momento en que Boeing 'autorice el proyecto'" tenían por objeto afirmar la intención del Estado de realizar las mejoras ya incluidas en el Paquete de financiación de los 5 centavos y destacar las disposiciones que ya había tomado en este sentido.[1642]

7.406 Los Estados Unidos aducen que los 15,5 millones de dólares de financiación aportados por el Estado de Washington al Puerto de Everett para sufragar costos de construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza[1643] no son una contribución financiera de conformidad con el Acuerdo SMC porque esa instalación constituye infraestructura general. Aliviar la congestión del tráfico es la quintaesencia del tipo de proyecto de infraestructura general que emprenden los gobiernos. Facilitar la capacidad de transportar carga en grandes contenedores entre las barcazas y las fábricas contribuirá a apoyar las actividades industriales actuales y futuras de muchas empresas, entre ellas Boeing.[1644] Dado que la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza se concibió para reducir la congestión del tráfico y está a disposición de cualquier empresa, la mejora del Puerto de Everett con una instalación de transferencia ferrocarril-barcaza es infraestructura general.[1645] Tanto la idea de la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur como la creación de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza fueron una respuesta a problemas generales de congestión, y no estaban simplemente "concebidos a medida" para Boeing, como afirman las Comunidades

[1640] En respuesta a la pregunta 128, los Estados Unidos presentan un documento, Estados Unidos - Prueba documental 1296, que según afirman demuestra que "las autoridades públicas tuvieron en cuenta las necesidades de Boeing y otros muchos usuarios de la infraestructura".

[1641] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 35, párrafos 125-128.

[1642] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 415.

[1643] Los Estados Unidos observan que esta financiación era insuficiente para completar los cambios necesarios en la instalación a fin de ponerla en funcionamiento y que, de conformidad con el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado firmado en el otoño de 2006, Boeing convenía en cubrir los costos necesarios para completar el proyecto. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 546 y 547.

[1644] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 546. Como antecedente, los Estados Unidos observan que la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza se sitúa en el sudoeste de Everett, cerca del límite entre Everett y Mukilteo, y linda con la línea ferroviaria principal de carga de BNSF, que presta servicio entre Seattle y Chicago. Según la declaración de impacto ambiental del proyecto de octubre de 2004, un promedio de 44 trenes al día, tanto de cercanías como de carga, utilizarán este corredor. Para 2010 se prevé que lo utilicen 64 trenes al día. Antes, cuando los contenedores de gran tamaño entregados al Puerto de Everett se transferían a automotores de vías férreas las autoridades tenían que cerrar la línea principal entre la terminal marítima del Puerto de Everett y el ramal de Japanese Gulch entre una y dos horas, lo cual afectaba a todo el tráfico ferroviario del corredor. La exigencia de que los trenes que transportaban carga de gran tamaño circulasen de día complicaba aún más el problema, ya que se trata de las horas en las que se hace un mayor uso del corredor ferroviario. Los Estados Unidos afirman que la nueva instalación de transferencia ferrocarril-barcaza reducirá el tiempo durante el que debe cerrarse la línea principal a sólo 15 minutos. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 544 y 545.

[1645] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 36, párrafo 102.

Europeas.[1646] Los Estados Unidos argumentan que el MSA no otorga a Boeing un derecho legalmente reconocido a que las medidas de infraestructura en litigio se realicen con arreglo a las especificaciones de la empresa, sino que únicamente dispone que las autoridades públicas consulten a Boeing al elaborar los planos y las especificaciones.[1647] Según los Estados Unidos, Boeing no habría tenido que realizar ella misma las mejoras de infraestructura en litigio porque la razón que movió al Puerto de Everett a construir la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza fue evitar tener que cerrar la línea ferroviaria principal entre una y dos horas cada vez que tenía que transferir carga de grandes barcazas de transbordo ferroviario. No obstante, esta mejora no era en modo alguno necesaria para Boeing, ya que podía transferir contenedores de gran tamaño a barcazas de transbordo ferroviario en la terminal marítima del puerto y transportarlos desde allí a sus instalaciones. Eran los demás usuarios los que sufrían la mayor parte de los inconvenientes, y era para ellos para quienes había que encontrar una solución. Además, aunque ahora existe la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, de hecho Boeing no la está utilizando porque ha optado por el envío aéreo de las partes.[1648]

7.407 En respuesta a la afirmación de las Comunidades Europeas de que Boeing goza de acceso preferente a la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza y de que la propia Boeing paga parte del costo del proyecto, los Estados Unidos aducen que el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado entre el Puerto de Everett y Boeing prevé expresamente la utilización por terceros. Si no hay otros factores que limiten el acceso de determinados usuarios a dicha infraestructura, la capacidad del gobierno de obtener contribuciones de partes privadas para construir determinada infraestructura no es en sí misma pertinente para el examen de la cuestión de si esa infraestructura es general.[1649]

7.408 En relación con la ampliación de la Terminal Sur por el Puerto de Everett, los Estados Unidos argumentan que, aunque el MSA establece que el puerto ampliará la Terminal Sur para atender los servicios directos de buques procedentes del Japón, el puerto no ha aplicado esta disposición. El MSA se redactó para contemplar numerosas opciones, y las partes en el MSA entendían que no todas las disposiciones se aplicarían. No se ha hecho nada para ampliar la Terminal Sur y no ha habido subvención a Boeing.[1650] Los Estados Unidos aducen además que este es el tipo de proyecto de infraestructura general que los organismos públicos suelen realizar con el fin de mejorar las condiciones para todos los usuarios, habida cuenta de que el volumen de tráfico se ha multiplicado por 10 en los 2 últimos años. Este aumento del tráfico no guarda relación con Boeing, ya que Boeing ha optado por utilizar envíos aéreos para los componentes del 787. Por consiguiente, si se pusiese en práctica el proyecto, no habría contribución financiera, ya que la ampliación constituiría una infraestructura general de conformidad con el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, por su amplia utilización y por estar abierta a todos los usuarios.[1651]

7.409 Además, los Estados Unidos afirman que Boeing no habría tenido que emprender ella misma las mejoras de infraestructura en litigio. Boeing ha optado por utilizar envíos aéreos, y por tanto no necesitaría ampliar la Terminal Sur si no lo hace el puerto.[1652] Por último, en relación con la concesión de acceso preferente a las instalaciones de la Terminal Sur, los Estados Unidos señalan que el acceso preferente negociado con un usuario concreto no limita necesariamente la disponibilidad universal de la infraestructura. El acuerdo de Boeing con el Puerto de Everett prevé una serie de derechos y obligaciones para Boeing y para el puerto, y entre otras cosas obliga a Boeing a pagar

[1646] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 73.
[1647] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 74.
[1648] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 77.
[1649] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 418.
[1650] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 549.
[1651] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 550.
[1652] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 77.

determinados derechos convenidos por el uso de las instalaciones. No hay nada en el acuerdo que impida a otros usuarios o posibles usuarios negociar un acceso similar a las instalaciones.[1653]

7.410 Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que determinados derechos otorgados a Boeing junto con las mejoras de carreteras y del puerto previstas en el MSA podrían constituir independientemente un 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. Amén de ser un argumento enteramente nuevo, presentado por las Comunidades Europeas en una etapa tardía del presente procedimiento y de una manera extremadamente somera, el argumento carece de fundamento. Las Comunidades Europeas no explican cómo la concesión de determinados derechos respecto de las mejoras de carreteras es un "bien" o un "servicio". La constatación del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* no respalda el argumento de las Comunidades Europeas. El Órgano de Apelación constató que la concesión de un derecho a extraer madera en pie constituye un suministro de bienes. Sin embargo, la concesión de una "certidumbre jurídica" no es pertinente para la cuestión de si las mejoras de carreteras constituyen infraestructura general, y *Estados Unidos - Madera blanda IV* no aborda el sentido de infraestructura general. Los Estados Unidos argumentan que el mero hecho de que un gobierno prometa construir determinada infraestructura no hace que esa infraestructura sea no general, siempre que no sea indicativo de una limitación a la disponibilidad de dicha infraestructura o no dé lugar a tal limitación. Además, los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas no justifican su afirmación de que determinados derechos "se concedieron únicamente a Boeing y le dan certidumbre jurídica". Las Comunidades Europeas no explican cómo la "certidumbre jurídica" es pertinente para el análisis de la infraestructura general. Por último, las Comunidades Europeas no han demostrado que se haya concedido a Boeing ninguna "certidumbre jurídica" que no existiese en virtud de la política general de mejora de carreteras del Estado de Washington en relación con todas las mejoras de carreteras que formaban parte del Paquete de los 5 centavos, que ya estaba en trámite mucho antes de que el Estado y Boeing concertasen el MSA.[1654]

7.411 Los Estados Unidos afirman también que ninguno de los elementos en los que se basan las Comunidades Europeas en relación con esta certidumbre jurídica o derecho reconocido legalmente cambia la disponibilidad general de las mejoras de carreteras en cuestión.[1655] En cuanto al argumento de las Comunidades Europeas de que la certidumbre jurídica constituye una contribución financiera porque obliga al Estado de Washington a suministrar determinados servicios a Boeing, los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas en realidad no han demostrado la existencia de ningún tipo de garantía o certidumbre jurídica, pero que, incluso en el caso de que se garantizasen a Boeing medidas de mejora o servicios relacionados con dichas medidas de mejora, ello no habría dado lugar a ninguna clase de limitación de la disponibilidad de la infraestructura.[1656] Por último, los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que el informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV* respalda su posición de que un derecho a determinados servicios puede considerarse un suministro de tales servicios a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los servicios suministrados en conexión con las mejoras de carreteras en litigio son los mismos servicios que benefician a todos los usuarios de las

[1653] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 419.

[1654] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafos 442-444.

[1655] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafos 184-187.

[1656] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafos 188-191.

carreteras. Como no establecen ninguna limitación de la disponibilidad general de las carreteras, los servicios no transforman las mejoras de carreteras en algo que no sea infraestructura general.[1657]

7.412 En lo que se refiere al argumento subsidiario de las Comunidades Europeas de que las medidas en litigio dan lugar a posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos sostienen que, al contrario de lo que argumentan las Comunidades Europeas, el artículo 10.4.1 del MSA no otorga a Boeing una garantía de pago o de transferencia de fondos de ninguna clase y, por tanto, no puede dar lugar a una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1658]

7.413 En cuanto a si las medidas en litigio otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos argumentan que de los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 no se deriva ninguna contribución financiera porque ambos proyectos son infraestructura general, y que, por consiguiente, no hay beneficio para Boeing.[1659]

7.414 En lo que respecta a la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, los Estados Unidos aducen que, además del hecho de que no hay contribución financiera debido a que las instalaciones son infraestructura general, Boeing tampoco recibe beneficios de esa instalación porque no obtiene bienes ni servicios a un valor inferior al del mercado. La financiación aportada por el Estado de Washington fue insuficiente para completar el proyecto. En el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado firmado en el otoño de 2006 por Boeing y el Puerto de Everett, Boeing accedió a cubrir los 14-16 millones de dólares adicionales necesarios para que la instalación entrase en funcionamiento. Dado que Boeing está pagando el resto de los costos necesarios para completar la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, huelga decir que no obtiene el acceso a esa instalación o el uso de la misma a un valor inferior al del mercado.[1660]

7.415 Los Estados Unidos sostienen también que el acuerdo de Boeing con el Puerto de Everett enunciaba claramente cierto número de derechos y obligaciones de Boeing y el Puerto de Everett, entre ellos la obligación de Boeing de pagar determinados derechos convenidos por la utilización de las instalaciones portuarias. El hecho de que las Comunidades Europeas no hayan acreditado *prima facie* que dichos derechos son insuficientes en comparación con el precio que habría pedido un inversor comercial significa que no han podido acreditar *prima facie* la existencia de un beneficio. Además, los Estados Unidos argumentan, en relación con la Terminal Sur y con la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, que en realidad Boeing no utiliza esas instalaciones, por lo que no puede beneficiarse de ellas.[1661]

7.416 En cuanto a la ampliación de la Terminal Sur, los Estados Unidos argumentan que no hay beneficio para Boeing porque Boeing y los demás pagan derechos de uso y el Puerto de Everett no subvenciona a sus clientes cobrando derechos que no permitan obtener un beneficio. Además, el puerto no concede a Boeing una ventaja en condiciones que no son de mercado porque trata de recuperar los costos de capital y de explotación que le han ocasionado todas las mejoras de capital de la Terminal Sur.[1662]

[1657] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafos 192-194.

[1658] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 124.

[1659] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 537.

[1660] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 547.

[1661] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafos 441 y 444.

[1662] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 552.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de los terceros

Australia

7.417 Australia observa que debería utilizarse un criterio de "uso" o "acceso" para evaluar si la infraestructura es o no es general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1663] En particular, considera que la presencia de restricciones del acceso y del uso de una determinada infraestructura puede ser una consideración pertinente, aunque no decisiva, para determinar si esa infraestructura es una infraestructura general.[1664] Australia arguye que es necesario examinar los hechos y circunstancias que rodean el suministro de "infraestructura general" para determinar si otorga un beneficio a una empresa. Al examinar esta cuestión, es preciso que el Grupo Especial analice si la infraestructura es para uso exclusivo o limitado de determinadas empresas. También debería analizar por separado los términos y condiciones que puedan aplicarse al uso de la infraestructura, a fin de determinar si esta es para uso exclusivo o limitado de determinadas empresas.[1665]

7.418 Australia considera que, aunque la exclusión de la infraestructura general en virtud del artículo 1 del Acuerdo SMC debe distinguirse del análisis de la especificidad prescrito en el artículo 2, el concepto de especificidad en sentido amplio, así como los factores que pueden tenerse en cuenta al determinar la especificidad, pueden ofrecer orientación para determinar si el suministro de infraestructura por el gobierno en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 tiene un carácter general.[1666]

7.419 En relación con las mejoras de la infraestructura, Australia opina que sería necesario que el Grupo Especial examinara las circunstancias y particularidades que rodean el suministro de cualquier mejora de la infraestructura general efectuado por el gobierno. Si el Grupo Especial concluye que una determinada infraestructura es "infraestructura general", sería preciso examinar todos los hechos y circunstancias que rodeen cualquier posterior mejora de esa infraestructura general. Al hacerlo habría que considerar si la infraestructura sigue estando a disposición de todos los usuarios en general, o de múltiples usuarios, y si las mejoras se han hecho a medida para determinados usuarios o empresas o limitado específicamente a ellos.[1667] También sería necesario evaluar los términos y condiciones concernientes a las mejoras de la infraestructura general.[1668]

Canadá

7.420 El Canadá arguye que el término "general" (interpretado en el sentido de "no limitado específicamente en su aplicación", distinto de la frase más amplia de "no limitado en su aplicación") contribuye a expresar la idea de que para que una infraestructura proporcionada por el gobierno deje de ser de aplicación "general" para pasar a ser de aplicación no general o restringida ha de estar claramente especificada la limitación. La posición del Canadá es que la ausencia de restricciones o limitaciones del uso de una determinada infraestructura por el público es decisiva para determinar si la infraestructura es infraestructura general.[1669] En consecuencia, debe utilizarse un criterio de "uso" o "acceso" al evaluar si una infraestructura es o no es general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Ese criterio de "uso" o "acceso" debería ser suficiente: si la

[1663] Comunicación escrita de Australia, párrafo 51.
[1664] Comunicación escrita de Australia, párrafo 51.
[1665] Comunicación escrita de Australia, párrafo 51.
[1666] Comunicación escrita de Australia, párrafo 52.
[1667] Respuesta de Australia a la pregunta 9 b).
[1668] Comunicación escrita de Australia, párrafo 52.
[1669] Comunicación escrita del Canadá, párrafos 20, 22 y 27. Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 9 a), párrafo 8.

infraestructura considerada es utilizable por el público o accesible a éste, debería ser considerada general sin necesidad de atender a ninguna otra consideración.[1670]

7.421 El Canadá arguye 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 basado 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 una utilización predominante de la infraestructura provista por el gobierno.[1671]

7.422 En cuanto a las mejoras de la infraestructura general, el Canadá observa que no hay en el Acuerdo SMC nada que indique que esas mejoras alteran la condición de dicha infraestructura, siempre que ésta siga estando a disposición del público en general.[1672] Dado que las carreteras y puertos que se consideran en esta diferencia son públicos, las mejoras de esas instalaciones viarias y portuarias son mejoras de infraestructura general, y las Comunidades Europeas no han señalado ninguna medida gubernamental que restrinja específicamente la capacidad que tiene el público en general de utilizar la red viaria o instalación portuaria mejoradas en litigio.[1673] El Canadá arguye que, aunque las mejoras de carreteras privadas podrían, al parecer, suscitar consideraciones diferentes, las Comunidades Europeas no parecen alegar que se haya proporcionado hasta ahora alguna mejora de esa naturaleza. Al impugnar, en relación con las mejoras de carreteras, la asignación de 262,3 millones de dólares para el proyecto de ampliación de la I-5, y de 28,9 millones para el proyecto de ampliación de la SR-527, las Comunidades Europeas no aportan apoyo a su alegación, puesto que ambas carreteras, la I-5 y la SR-527, son grandes autopistas públicas.

7.423 A juicio del Canadá, en la medida en que una infraestructura es general, hay mejoras de esa infraestructura que puede parecer que benefician a un único usuario o a una cantidad limitada de usuarios pero que frecuentemente acaban beneficiando a nuevos actores económicos y a actividades que pueden no haber sido previstas cuando se hicieron las mejoras. Sin embargo, las restricciones específicas del uso de un elemento discernible de la infraestructura a ciertas empresas podrían justificar, en las circunstancias apropiadas, la consideración por separado de ese elemento, esté o no vinculado o conectado de otra forma a la infraestructura general. Las restricciones o limitaciones temporales del uso de una infraestructura a determinados usuarios no necesariamente privan a esa infraestructura de su carácter general si existe una expectativa razonable de que el uso general se reanude en el futuro previsible (por ejemplo, un acuerdo de uso exclusivo hasta que el uso público sea viable, o que cubra un determinado período en el que el uso público no es viable). Sin embargo, en el caso de un derecho temporal de uso exclusivo puede ser necesario efectuar un examen independiente

[1670] Comunicación escrita del Canadá, párrafo 27.
[1671] Comunicación escrita del Canadá, párrafos 25 y 26.
[1672] Respuesta del Canadá a la pregunta 9 b), párrafo 9. El Canadá considera que el público espera razonablemente que un gobierno mantenga la infraestructura general en beneficio del interés público, por ejemplo para permitir el suministro de insumos para la producción y la distribución de mercancías en el mercado.
[1673] Comunicación escrita del Canadá, párrafo 20.

para determinar si esa concesión de un derecho exclusivo constituye por sí misma el suministro de un bien (o la prestación de un servicio).[1674]

Corea

7.424 Corea arguye que la ausencia de restricciones o limitaciones del uso de una determinada infraestructura (o la prueba de que una infraestructura proporciona un beneficio al público en general o un bien de uso común para el público) sería decisiva para determinar si esa infraestructura es o no infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1675] Ese criterio de "uso" o de "acceso" debería ser suficiente: si la infraestructura es utilizable por el público, o accesible a éste, debería ser considerada general sin atender a ninguna otra consideración.[1676]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.425 En la parte pertinente del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC se dispone lo siguiente:

> "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"

7.426 La cuestión que se nos plantea es si, como alegan las Comunidades Europeas, determinadas medidas de mejora de infraestructura a las que se hace referencia en el MSA son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si rechazamos este argumento, habremos de considerar el argumento subsidiario formulado por las Comunidades Europeas, conforme al cual esas medidas entrañan posibles transferencias directas en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.427 En *Estados Unidos - Madera blanda IV* el Órgano de Apelación confirmó que, "{e}n 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*".[1677] Por consiguiente, cuando un gobierno proporciona bienes y servicios de infraestructura, se considera que no existe subvención cuando esos bienes o servicios son "infraestructura *general*".

[1674] Respuesta del Canadá a la pregunta 9 c), párrafo 10. El Canadá pone de relieve que la indagación que prescribe el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 se centra en lo que un gobierno "proporciona" de hecho a un receptor o receptores. En los casos en que un gobierno ha proporcionado un derecho inferior al derecho pleno y exclusivo sobre una infraestructura, la indagación de si el gobierno ha proporcionado una contribución financiera no debe centrarse en la totalidad de la infraestructura, sino en la parte de ésta que el gobierno efectivamente proporcione con carácter exclusivo al receptor o los receptores.

[1675] Comunicación escrita de Corea, párrafos 30 y 32.

[1676] Comunicación escrita de Corea, párrafo 32.

[1677] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 60 (las cursivas figuran en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.428 La cuestión que se plantea al Grupo Especial es si los proyectos de mejora de carreteras y las medidas de mejora del Puerto de Everett a que se hace referencia en el MSA constituyen el suministro de una infraestructura que no es general, según alegan las Comunidades Europeas, y si, por lo tanto, esas medidas son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[1678] La discrepancia entre las partes respecto de esta cuestión radica en diferencias de opinión en cuanto a: i) la correcta interpretación jurídica del concepto de "infraestructura general"; ii) el análisis de determinados aspectos de hecho de las medidas en litigio; y iii) la interpretación de las disposiciones pertinentes del MSA.

7.429 La principal cuestión de interpretación que se deriva de los argumentos propuestos por las partes en relación con las medidas de mejora de carreteras en litigio es si la existencia de limitaciones respecto del uso o el acceso del público en general debe considerarse determinante de si una medida de mejora de infraestructura es general.[1679]

7.430 Las Comunidades Europeas no discuten que las mejoras resultantes de los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 están a disposición de todos los usuarios, sin limitación. Sostienen, sin embargo, que ese factor, siendo pertinente, no es determinante. Las Comunidades Europeas arguyen que una infraestructura no puede ser general si la totalidad de los hechos y circunstancias indican que la infraestructura es "de algún modo parcial o particular", y que una infraestructura puede ser parcial o particular por hechos y circunstancias distintos de las limitaciones del uso o el acceso del público. Los Estados Unidos consideran, por el contrario, que una infraestructura es general si está disponible universalmente para todos o casi todos los habitantes o usuarios de la zona pertinente.[1680]

7.431 El Grupo Especial considera que, a juzgar por los hechos específicos de este asunto, no es necesario dilucidar si la existencia de limitaciones del uso de una infraestructura por el público debe considerarse el factor determinante al analizar si una medida es de infraestructura general. Y no lo es porque, aun suponiendo que las Comunidades Europeas estén en lo cierto en su interpretación jurídica del concepto de "infraestructura general" y, por lo tanto, que el hecho de que las mejoras resultantes de los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 estén a disposición del público no es suficiente para concluir que esas mejoras son infraestructura general[1681], el Grupo Especial constata que son insuficientes los fundamentos de hecho en que las Comunidades Europeas apoyan su afirmación de que los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 fueron concebidos específicamente para beneficiar a Boeing y, por lo tanto, no pueden considerarse infraestructura

---

[1678] Los Estados Unidos no discuten que las supuestas contribuciones financieras fueron proporcionadas por un "gobierno", ni que las medidas en cuestión constituyen el "suministro" de "bienes y servicios" que son de "infraestructura".

[1679] La cuestión en litigio entre las partes es si determinadas *mejoras* de las carreteras I-5 y SR 527, y no las propias carreteras I-5 y SR-527, "no {son} de infraestructura general". Las partes están de acuerdo en que el hecho de que una infraestructura sea general no necesariamente implica que las *mejoras* de esa infraestructura también lo sean.

[1680] Varios terceros suscriben la opinión de que la consideración decisiva para determinar si una infraestructura es general es si existe alguna limitación del uso de la infraestructura por el público.

[1681] El Grupo Especial alberga algunas dudas en relación con el argumento de las Comunidades Europeas conforme al cual una interpretación del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC con arreglo a los artículos 31 y 32 de la Convención de Viena sustenta la proposición de que, en aquellos casos en que, como sucede en la presente diferencia, no hay limitaciones del uso o el acceso públicos de una medida de mejora de una infraestructura, esa medida puede, con todo, considerarse no general si es posible concluir, sobre la base del análisis de otros factores, que es "de algún modo parcial o particular". El Grupo Especial constata que puede formularse un sólido argumento en el sentido de que la ausencia de limitaciones respecto del uso o el acceso públicos de las mejoras de carreteras resultantes de los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 es suficiente para concluir que esas mejoras de carreteras son infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

general. El Grupo Especial recuerda que las Comunidades Europeas afirman que los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 son "parte de un paquete concebido a medida para Boeing destinado a mejorar la infraestructura de transporte únicamente en las proximidades de las instalaciones de Boeing en Everett"[1682] y que los proyectos están al servicio de "los intereses de Boeing, y no del interés público".[1683] Como se explica a continuación, las pruebas presentadas al Grupo Especial no corroboran estas afirmaciones.

7.432 El Grupo Especial dispone de abundantes pruebas que demuestran que: i) la necesidad de acometer los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527 se había reconocido mucho antes de que Boeing decidiera situar sus instalaciones de montaje en Everett; ii) los proyectos se concibieron en el marco de una política general de las autoridades del Estado de Washington para mejorar la infraestructura de transporte de dicho Estado; iii) los proyectos se acometieron para dar respuesta a una serie de preocupaciones económicas, de seguridad y medioambientales; iv) la financiación de los proyectos se asignó en mayo de 2003, antes de que -en el marco del Paquete de financiación de los 5 centavos, que aportaba recursos para 158 proyectos relacionados con la infraestructura- se concertara el MSA; y v) los preparativos de los trabajos de los proyectos habían comenzado antes del MSA.

7.433 Como ejemplifican varios estudios aportados por los Estados Unidos, las autoridades del Estado de Washington trataban desde la década de 1990 de dar respuesta a "problemas de aumento de la congestión, disminución de la seguridad, y degradación medioambiental en el sistema de transporte local y estatal".[1684] En 1998 el Gobernador y el órgano legislativo del Estado de Washington establecieron la Comisión de Alto Nivel sobre el Transporte "para: evaluar el sistema de transporte local, regional y estatal; velar por el empleo racional de los recursos financieros actuales y futuros; hacer que el sistema sea más controlable y previsible; y preparar un plan veinteñal para la financiación del sistema de transporte y la inversión en él".[1685] El informe definitivo de la Comisión de Alto Nivel se publicó en diciembre de 2000. En la introducción de dicho informe, la Comisión observaba lo siguiente:

> "En los 20 años venideros, la región de Puget Sound, si nada cambia, tendrá un nivel crítico de tráfico en todas las carreteras principales durante la mayor parte del día. *La congestión también se extenderá y acentuará hacia el norte y el sur a lo largo de toda la I-5*, y hacia el este en la I-90, desde Seattle hasta la confluencia con la I-82, continuando hasta Yakima. El tráfico y los retrasos se propagarán también a lo largo de la I-90 y la U.S. 2 hasta Spokane, en la U.S. 395 hasta Colvile, en la U.S. 195 hasta Pullman y en la U.S. 12 entre Walla Walla y Tri-Cities. En todo Washington, corredores esenciales ferrovivarios y de carga resultarán cada vez más entorpecidos, lo que retrasará la llegada de los productos agropecuarios y de otras mercancías a nuestros puertos.
>
> Tal vez lo más inquietante sea que nuestro Estado no dispone actualmente de ningún plan de transporte cuya aplicación suponga siquiera una aproximación a la superación de los desafíos que plantea el futuro. Aunque Washington posee una red de transporte amplia e interconectada, no estamos preparados para el crecimiento actual

[1682] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 227.

[1683] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 78.

[1684] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 524.

[1685] La Comisión estaba integrada por 46 miembros que representaban a las empresas, los trabajadores, el sector agrícola, las tribus, el gobierno, los puertos, los sectores navieros, de transporte por carretera, de tráfico, ferroviario y medioambiental, y el público en general.

> y futuro, por lo que nuestras inversiones, así como el bienestar económico del Estado, están amenazados."[1686]

7.434 En el informe se recomendaba comenzar solucionando los puntos de congestión más graves, y en este contexto se señalaban específicamente como prioritarias las mejoras de la I-5 y la SR 527.[1687] Se han presentado al Grupo Especial otros documentos que demuestran que la necesidad de acometer las mejoras de la I-5 y la SR 527 se había reconocido años antes de que se concertara el MSA.[1688]

7.435 Como se pone de manifiesto en el informe definitivo de la Comisión de Alto Nivel y en el hecho de que los proyectos de la I-5 y la SR 527 se financiaran principalmente mediante el Paquete de financiación de los 5 centavos, aprobado en mayo de 2003 por el órgano legislativo de Washington, ambos proyectos se concibieron en el marco de un amplio conjunto de medidas que concernían al conjunto del Estado y que se consideraron necesarias para dar respuesta a un problema general de degradación de la infraestructura de transporte de Washington. También es de señalar a este respecto que "{m}ejorar el transporte fue{ra} la primera recomendación del Consejo de la Competitividad de Washington, convocado por el Gobernador en 2001 para seguir mejorando el entorno empresarial del Estado".[1689]

7.436 Los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR-527, como otros proyectos emprendidos con arreglo a las recomendaciones de la Comisión de Alto Nivel, se concibieron para dar respuesta a diversas preocupaciones. En la lista de proyectos del Paquete de financiación de los 5 centavos se describen de la siguiente forma los proyectos de ampliación de la I-5:

> "Este tramo de la I-5 sufre problemas de congestión y movilidad a causa de los grandes volúmenes de tráfico y forma parte del núcleo del programa para vehículos de alta ocupación de Puget Sound. Para aliviar la congestión, aumentar la capacidad y la movilidad y reducir la duración del trayecto para el tráfico ordinario y el de vehículos de alta ocupación, en este proyecto se diseñarán y construirán carriles para vehículos de alta ocupación de sentido norte y sentido sur en la I-5 entre la SR 526 y la US 2 a la altura de la ciudad de Everett. La actual I-5 se ensanchará asimétricamente, tanto en su parte central como en su parte externa. La rampa de salida del nudo de Broadway se desplazará al lado derecho para aumentar la seguridad y reducir la congestión. Se ensancharán hasta 20 puentes. Se ha previsto el diseño y la construcción de varios muros de insonorización y muros de contención, así como una remodelación de todo el sistema de canalización de aguas. Se instalará equipo de supervisión ITS (sistema de transporte inteligente). El programa incluye un estudio de zona de corrimientos de tierra de la carretera de Lowell."[1690]

[1686] *Transportation Action: Final Recommendation to the Governor and Legislature* (diciembre de 2000), Estados Unidos - Prueba documental 215 (sin cursivas en el original).

[1687] *Transportation Action: Final Recommendation to the Governor and Legislature* (diciembre de 2000), Estados Unidos - Prueba documental 215. Los Estados Unidos citan también otras declaraciones de autoridades del Estado de Washington sobre la gravedad de los problemas de congestión del tráfico en la I-5 y/o la SR 527. Estados Unidos - Pruebas documentales 213, 216 y 217.

[1688] Véase, por ejemplo, *SR 527 Route Development Plan*, Estados Unidos - Prueba documental 208; *State Highway System Plan: 1999-2018*, enero de 1998, Estados Unidos - Prueba documental 213.

[1689] *Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package*, CE - Prueba documental 119.

[1690] *"Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 Washington State Legislature*, CE - Prueba documental 123, página 15.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.437 En un documento del sitio Web del Departamento de Transporte del Estado de Washington se declara lo siguiente:

> "¿Por qué el Departamento de Transporte del Estado de Washington está ampliando y mejorando la I-5 entre la carretera 526 y la US 2 a la altura de Everett? La confluencia de miles de vehículos en ambos sentidos en los accesos a la I-5 en Broadway, la calle 41, la avenida Pacific y la carretera 2, así como la de aquellos que simplemente la recorren, generan *una fuerte congestión del tráfico en la I-5 en su travesía de la ciudad de Everett*. Los embotellamientos pueden ser muy considerables y aumentan la probabilidad de accidente.
>
> Este proyecto contribuye a *descongestionar uno de los puntos de congestión más notables de nuestro Estado*. Cuando hayamos finalizado las obras, habrá más espacio para más automóviles en este concurrido tramo de la I-5. La modificación del nudo I-5/calle 41 contribuirá a hacer más seguras las transiciones entre la autopista y las vías urbanas; los automovilistas podrán llegar a su destino antes, ahorrándose insatisfacciones. Estas y otras mejoras contempladas en el proyecto *aumentarán la seguridad, reducirán la confluencia y harán que el tráfico sea más fluido*."[1691]

7.438 En relación con la SR 527, en la lista de proyectos del Paquete de financiación de los 5 centavos se indica lo siguiente:

> "En el marco de este proyecto se construirá un nuevo carril en cada sentido, así como un carril bidireccional para girar a la izquierda desde la calle 132 SE hasta la 112 SE, *a fin de aumentar la seguridad y reducir la congestión*."[1692]

7.439 A este respecto, el Grupo Especial observa que, aunque las Comunidades Europeas citan determinadas declaraciones en apoyo de su opinión de que las medidas se concibieron para servir a los intereses de Boeing, en esas declaraciones se suele hacer referencia a una gama de intereses más amplia, y no únicamente a los de Boeing. Por ejemplo, las Comunidades Europeas declaran que "{a}l instar la aprobación del proyecto de ley sobre transporte de 2003, el Gobernador Gary Locke reconoció que '{e}l funcionamiento de las instalaciones de montaje final del Boeing {787} depende de la fluidez del transporte de las partes y submódulos desde los proveedores hasta la fábrica'".[1693] En el documento citado se declara lo siguiente:

> "*Debemos acabar con la congestión del tráfico y mejorar la movilidad de las mercancías*", declaró Locke. "El funcionamiento de las instalaciones de montaje final del Boeing depende de la fluidez del transporte de las partes y submódulos desde los proveedores hasta la fábrica. *El conjunto de nuestro Estado necesita estas mejoras*. Sigo teniendo la certidumbre de que podemos alcanzar una solución transaccional en relación con el transporte antes del final de este período de sesiones."[1694]

7.440 Las Comunidades Europeas afirman también que, al explicar la decisión de acelerar la ejecución del proyecto de la I-5, el Secretario de Transporte del Estado de Washington, Doug MacDonald, declaró que el calendario acelerado "beneficiará al programa del Boeing 7E7

[1691] *WSDOT Projects, OI-5 - Everett, SR 526 to US 2 HOV Lanes*, CE - Prueba documental 118 (sin cursivas en el original).

[1692] *"Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 Washington State Legislature*, CE - Prueba documental 123, página 17 (sin cursivas en el original).

[1693] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 216.

[1694] *Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package*, CE - Prueba documental 119 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Dreamliner ...".[1695] En realidad, la declaración citada por las Comunidades Europeas es, completa, la siguiente: "Este proyecto *contribuye a impulsar la economía de Washington* y beneficiará al programa del Boeing 7E7 Dreamliner *y al turismo de los Juegos Olímpicos de Vancouver de 2010*".[1696]

7.441 Por último, el Grupo Especial observa que los preparativos de los trabajos en la I-5 y la SR-527 ya habían comenzado antes de que se estableciera el MSA.[1697]

7.442 A juicio del Grupo Especial, el hecho de que la necesidad de acometer los proyectos relacionados con la I-5 y la SR-527 se hubiera reconocido mucho antes de que se concertara el MSA y de que esos proyectos se hubieran emprendido en el marco de una amplia iniciativa del Estado de Washington para mejorar su infraestructura de transporte y tuvieran diversos objetivos de seguridad, medioambientales y económicos implica que las Comunidades Europeas caracterizan erróneamente esos proyectos cuando afirman que estaban concebidos específicamente para beneficiar a Boeing. Según afirman las Comunidades Europeas, las medidas de mejora de carreteras estaban "concebidas para lograr lo siguiente: "1) aliviar la congestión del tráfico en torno a la planta de Boeing en Everett; 2) permitir a Boeing dar cabida a un mayor tráfico rodado pesado; y 3) proporcionar suficiente capacidad viaria para soportar un aumento sustancial del empleo en la instalación de Boeing".[1698] Esta declaración podría ser pertinente como explicación de los motivos por los que Boeing estaba especialmente interesada en la pronta aplicación de las medidas de mejora de carreteras, pero no presenta fielmente, con arreglo a los hechos, los diversos objetivos que se perseguían con esas medidas. Como se ha expuesto *supra*, los objetivos que se perseguían tenían un carácter considerablemente más amplio.

7.443 El Grupo Especial pone de relieve que es muy consciente de que las autoridades del Estado de Washington consideraban que las medidas de mejora de las infraestructuras previstas en el Paquete de financiación de los 5 centavos, incluidos los proyectos relacionados con la I-5 y la SR 527, eran un elemento fundamental en su estrategia para persuadir a Boeing de que estableciera una instalación de montaje final del 7E7 en el Estado de Washington.[1699] Las autoridades del Estado de Washington conocían las necesidades de infraestructura específicas que tenía Boeing en relación con la instalación de montaje del 7E7, y sabían que la calidad de las infraestructuras de transporte del Estado de Washington preocupaba a Boeing.[1700] La propuesta que las autoridades del Estado de Washington hicieron a Boeing en junio de 2003 incluía "{u}n conjunto de medidas de mejora del transporte que incluye un aumento de 5 centavos por galón del impuesto sobre la gasolina para ayudar a aliviar la

---

[1695] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 223.

[1696] *WSDOT News, WSDOT Fast tracks Everett I-5 Carpool Lane Expansion*, CE - Prueba documental 126 (sin cursivas en el original). De manera similar, el Departamento de Transporte del Estado de Washington declaró que "{e}l calendario acelerado beneficiará al programa del Boeing 7E7 Dreamliner, *al turismo de los Juegos Olímpicos de Vancouver de 2010 y a todos los automovilistas que atraviesen Everett por la I-5*." *WSDOT projects, I-5 - Everett, SR 526 to US 2 HOV lane*, CE - Prueba documental 118 (sin cursivas en el original).

[1697] Véase, por ejemplo, *WSDOT Projects: MAP SR 527 Widening 132 St. SE to 112 St. SE*, Estados Unidos - Prueba documental 206.

[1698] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 213.

[1699] *Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing Jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package*, CE - Prueba documental 119 ("El Gobernador Gary Locke destacó hoy la estrategia del Estado para mantener y aumentar los empleos de Boeing en Washington obteniendo el montaje final del próximo reactor de Boeing, el 7E7. Un elemento esencial de la estrategia del Gobernador es lograr la aprobación de un conjunto de medidas para la mejora del transporte en la presente legislatura.").

[1700] *Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing Jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package*, CE - Prueba documental 119 ("Boeing ha indicado que presentará una lista de cuestiones a las que desea que el Estado atienda a fin de ser competitivo para obtener el montaje del 7E7 ... El transporte es también una de las principales preocupaciones de Boeing.").

congestión y mejorar la seguridad del tráfico en todo el Estado".[1701] Las autoridades del Estado de Washington asumieron en el MSA el compromiso de "emprender{} y completar{} todos los trabajos de diseño y construcción de todas las mejoras de carreteras y relacionadas con las carreteras y el control del tráfico indicadas en el Apéndice C-9, de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos".[1702]

7.444 Por consiguiente, el Grupo Especial no pone en cuestión el hecho de que las mejoras de carreteras en litigio, y, en general, los proyectos de mejora de infraestructura previstos en el Paquete de financiación de los 5 centavos, fueron un factor importante en la decisión de Boeing de emplazar lo que entonces se llamaba las instalaciones de montaje del 7E7 en el Estado de Washington. Es posible que Boeing hubiera decidido situar sus instalaciones de montaje del 7E7 en otro lugar si el Estado de Washington no hubiera acometido esos proyectos.[1703] Sin embargo, el Grupo Especial ha constatado también que los proyectos se concibieron inicialmente años antes de que se concertara el MSA, en el marco de una amplia iniciativa para dar respuesta a un problema general de degradación de la infraestructura de transporte del Estado de Washington, y que tenían diversos objetivos de seguridad, medioambientales y económicos. Que Boeing tuviera un especial interés en asegurarse de que esos proyectos se ejecutaran, y que las autoridades del Estado de Washington dieran garantías a Boeing a ese respecto en el MSA, no altera el hecho de que esos proyectos estaban concebidos para lograr una amplia variedad de objetivos que rebasaban los intereses particulares de Boeing. A este respecto, el Grupo Especial considera fundados los argumentos de los Estados Unidos según los cuales "con frecuencia una empresa tratará de asegurarse de que se disponga de determinadas infraestructuras necesarias para sus actividades antes de emprender una inversión importante", y "el mero hecho de que un gobierno prometa construir determinada infraestructura no hace que esa infraestructura sea 'no general'".[1704] Dado que las mejoras de carreteras eran accesibles al público en general, estaban concebidas para lograr una amplia variedad de objetivos de seguridad, medioambientales y económicos, y habían sido concebidas años antes de que se concertara el MSA, el Grupo Especial constata que la existencia de una promesa a Boeing formulada por las autoridades del Estado de Washington en el MSA no justifica la conclusión de que, como arguyen las Comunidades Europeas, los proyectos de mejora de las carreteras "servían a los intereses de Boeing, y no al interés público". A juicio del Grupo Especial, la afirmación, formulada por las Comunidades Europeas, de que "{e}l Departamento de Transporte del Estado de Washington y la ciudad de Everett acometieron esos proyectos en el marco de un acuerdo concertado específicamente con Boeing, y sólo con Boeing"[1705] no se ajusta a los hechos.

7.445 A continuación el Grupo Especial examinará el argumento de las Comunidades Europeas conforme al cual debe considerarse que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 constituyen el suministro de una infraestructura que no es general, a causa de determinados derechos específicos legalmente reconocidos que se confieren a Boeing en virtud del MSA.

7.446 Las Comunidades Europeas afirman, entre otras cosas, que en virtud del MSA Boeing goza de un derecho legalmente reconocido a definir las especificaciones de las mejoras de carreteras. Designan ese derecho de la siguiente forma: "un derecho legalmente reconocido a definir las especificaciones de las mejoras de carreteras financiadas con dinero público, incluidas las relacionadas con la modificación del trazado de carreteras privadas", "el derecho legalmente

---

[1701] *Gov. Locke, Business, Labor and Government Leaders Celebrate Delivery of State's 7E7 Proposal at 'Action Washington' Rally*, CE - Prueba documental 62.

[1702] Artículo 6.11.1 del MSA, CE - Prueba documental 58.

[1703] En el Artículo 10.6.2 del MSA las Partes Públicas aceptan y reconocen que "Boeing no habría contemplado situar las instalaciones en el Estado, e invertir sustanciales recursos de capital y de otro tipo, de no ser por los compromisos que cada una de ellas asume para todo el período en que dichos compromisos están vigentes."

[1704] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 414.

[1705] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 235.

reconocido y exclusivo de definir las especificaciones de la infraestructura proyectada", y "el derecho a definir las especificaciones de las mejoras de carreteras financiadas con recursos públicos otorgado exclusivamente a Boeing entre todos los demás usuarios, que incluye las especificaciones relacionadas con la modificación del trazado de carreteras privadas".[1706] Las Comunidades Europeas alegan que "Boeing decide lo que el Departamento de Transporte va a hacer, y éste ha de satisfacer las exigencias de Boeing".[1707] Declaran también que "Boeing y sólo Boeing (ni siquiera el Gobierno del Estado de Washington) tiene el derecho legalmente reconocido de afectar las especificaciones de los dos proyectos en litigio en función de sus necesidades actuales y futuras relacionadas con el proyecto Olympus".[1708] Según afirman las Comunidades Europeas, en virtud del MSA se ceden efectivamente a Boeing diversos derechos legalmente reconocidos, entre los que figura el derecho de "dictar" especificaciones de las mejoras de carreteras, con el resultado de que "Boeing ha sustituido al Departamento de Transporte ('DOT') del Estado de Washington en lo que respecta a los proyectos específicos que están en litigio ... La función del DOT se ha reducido en realidad a la de una entidad que simplemente construye, financia, atiende y mantiene las mejoras en litigio para satisfacer las necesidades de Boeing".[1709]

7.447 Los Estados Unidos arguyen que el MSA no crea un derecho legalmente reconocido a que las mejoras de carreteras se hagan de conformidad con las especificaciones definidas por Boeing, y que los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto se apoyan en una interpretación incorrecta de las disposiciones del MSA.[1710]

7.448 En la parte pertinente del artículo 6.11.1 del MSA se dispone lo siguiente:

> "El DOT y la ciudad, respectivamente, emprenderán y completarán todos los trabajos de diseño y construcción de todas las mejoras de carreteras y relacionadas con las carreteras y el control del tráfico indicadas en el Apéndice C-9, de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos. Tales mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones en consulta con Boeing antes de que el DOT y la ciudad, respectivamente, soliciten ofertas o propuestas o adjudiquen contratos para su construcción. Todas las mejoras de los accesos por carretera se diseñarán y construirán de conformidad con las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y con las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad."

7.449 Las Comunidades Europeas arguyen que la oración "{t}odas las mejoras de los accesos por carretera se diseñarán y construirán de conformidad con las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y con las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad" significa que "las carreteras en cuestión han de satisfacer *tanto* las normas de carreteras del DOT del Estado de Washington *como* los requisitos de Boeing. Dicho de otro modo, Boeing no puede imponer requisitos que entren en conflicto con las normas del DOT del Estado de Washington, pero puede diseñar las carreteras de manera que satisfaga sus necesidades dentro de los parámetros definidos por esas

[1706] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 139; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 248, párrafo 446; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 179.

[1707] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 141.

[1708] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 152.

[1709] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 79 y nota 103.

[1710] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128 del Grupo Especial, párrafos 74 y 75; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 412; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 185.

normas. Por lo tanto, resulta claro que el Estado *está* tomando providencias especiales para Boeing".[1711] Las Comunidades Europeas arguyen que Boeing tiene el derecho legalmente reconocido y exclusivo de definir las especificaciones de la infraestructura proyectada porque en el MSA se dispone lo siguiente:

> Las "mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones que se realizarán en consulta con Boeing antes de que el DOT y la ciudad, respectivamente, soliciten ofertas o propuestas ... Todas las mejoras de los accesos por carretera se diseñarán y construirán ... cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad". Lo que incluye, entre otras cosas, '{t}odas las mejoras necesarias para dotar de acceso mediante calles o carreteras públicas a un edificio o a otras mejoras, y la eliminación o la modificación del trazado de cualquier carretera privada existente que actualmente dé acceso a dicho edificio o a otra{s} mejora{s}."[1712]

7.450 Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos distorsionan el significado de las disposiciones pertinentes del MSA al afirmar que en él solo se prescribe la consulta con Boeing. Las Comunidades Europeas leen la disposición pertinente de la siguiente manera:

> "El DOT y la ciudad, respectivamente, emprenderán y completarán todos los trabajos de diseño y construcción de todas las mejoras de carreteras y relacionadas con las carreteras {sic} y el control del tráfico indicadas en el Apéndice C-9, *de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos*. Tales mejoras *se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones* en consulta con Boeing antes de que el DOT y la ciudad, respectivamente, soliciten ofertas o propuestas o adjudiquen contratos para su construcción. Todas las mejoras de los accesos por carretera *se diseñarán y construirán* de conformidad con las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y con las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, *cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad*."[1713]

7.451 Los Estados Unidos arguyen que la oración "{t}odas las mejoras de los accesos por carretera se diseñarán y construirán de conformidad con las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y con las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, cumpliendo los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y la ciudad" significa que "las mejoras de carreteras en cuestión se diseñaron y construyeron con arreglo a normas de carreteras del Departamento de Transporte del Estado de Washington preexistentes. El Estado no tomó ninguna providencia especial para dar cabida al tráfico de camiones de Boeing".[1714] Los Estados Unidos afirman que en los artículos 6.11.1, 6.12.1 y 6.13.1 del MSA sólo "se enuncia el compromiso de que las autoridades públicas que ejecutan las mejoras de la infraestructura consultarán con Boeing al elaborar los planos y las especificaciones".[1715] A juicio de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas "falsean el carácter de ese compromiso de consultar al presentarlo como un derecho legalmente reconocido y exclusivo de Boeing a que la infraestructura se haga con arreglo a sus especificaciones".[1716]

[1711] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 141, nota 220 (las cursivas son de las Comunidades Europeas).

[1712] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 248, párrafo 446.

[1713] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 246, párrafo 349 (las cursivas son de las Comunidades Europeas).

[1714] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 533, nota 733.

[1715] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 74.

[1716] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 75.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.452 El Grupo Especial no está persuadido de que las Comunidades Europeas hayan demostrado que el texto del artículo 6.11.1 del MSA sustenta su pretensión de que Boeing "fue singularizada y obtuvo el derecho exclusivo de definir las especificaciones que las autoridades públicas deben cumplir".[1717] En primer lugar, aunque las Comunidades Europeas señalan que en el artículo 6.11.1 se dispone, entre otras cosas, que el DOT y la ciudad emprenderán y completarán todos los trabajos de diseño y construcción de todas las mejoras de carreteras y relacionadas con las carreteras y el control del tráfico indicadas en el Apéndice C-9 "de conformidad con los términos, las condiciones y el calendario allí establecidos", no han explicado de qué manera esta disposición, en sí y de por sí, establece que Boeing tendrá derecho a definir las especificaciones con arreglo a las cuales se harán las mejoras de carreteras. El Grupo Especial no ve en la frase "los términos, las condiciones y el calendario establecidos en el Apéndice C-9" nada que confiera a Boeing el derecho a definir las especificaciones de los proyectos de mejora de carreteras en litigio. En segundo lugar, la frase "{t}ales mejoras se diseñarán y construirán de acuerdo con planos y especificaciones en consulta con Boeing" deja claro que Boeing tiene derecho a ser consultada con respecto a esos planos y especificaciones, pero no puede interpretarse razonablemente que otorgue a Boeing un derecho a "definir" o "dictar" las especificaciones. En tercer lugar, en relación con la mención de los "requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y a la ciudad", el Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas interpretan que esta frase significa que "las carreteras que circundan la autopista Boeing 'cumpli{rán} los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y a la ciudad'".[1718] El Grupo Especial cree que esa lectura no es necesariamente correcta. A juicio del Grupo Especial, tal vez sea más correcto entender que esa frase significa que i) las mejoras de los accesos a las carreteras deben diseñarse con arreglo a las normas de la American Association of State Highway Transportation Officials y las normas del Estado para el tráfico rodado pesado, y ii) que esas normas cumplen "los requisitos que Boeing ha comunicado al DOT y a la ciudad". En resumen, el Grupo Especial considera que el texto del artículo 6.11.1 del MSA no justifica la conclusión de que al diseñar y construir las mejoras de carreteras el Departamento de Transporte del Estado de Washington y la ciudad de Everett deban cumplir especificaciones y normas definidas por Boeing. Por el contrario, el texto sustenta más bien el argumento formulado por los Estados Unidos conforme al cual el derecho que se confiere a Boeing en el artículo 6.11.1 es el derecho a ser consultado.

7.453 El Grupo Especial observa también que los Estados Unidos han aportado pruebas de que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 obedecían a una diversidad de consideraciones y de que en el diseño de esos proyectos se había consultado a diversas partes interesadas.[1719]

[1717] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 38, párrafo 139, nota 188.

[1718] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 141.

[1719] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafos 71-73; *I-5 Everett HOV Freeway Expansion Project, Public Outreach Summary*, Estados Unidos - Prueba documental 1296. Las Comunidades Europeas sostienen que esta lista muestra simplemente que las autoridades explicaron uno de los proyectos en diversos foros públicos, pero no demuestra que realmente hayan tenido en cuenta los intereses de entidades distintas de Boeing. Aunque el Grupo Especial considera que este argumento no carece de fundamento, observa que los Estados Unidos han citado otros documentos que, a juicio del Grupo Especial, demuestran que se tuvieron en cuenta intereses de entidades distintas de Boeing al planificar los proyectos para la I-5 y la SR 527. Las Comunidades Europeas han rehusado examinar esos documentos con detalle aduciendo que "{n}inguno de los otros documentos a los que hacen referencia los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 128 altera la conclusión de que el MSA del proyecto Olympus confiere a Boeing importantes derechos legalmente reconocidos de los que no disponen los demás usuarios. Por ello, las Comunidades Europeas no comentan con detalle ninguno de esos documentos". Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128, párrafo 81. Como se ha expuesto *supra*, el Grupo Especial ha constatado que la pretensión de las Comunidades Europeas de que el MSA otorga a Boeing un derecho legalmente reconocido, del que no disponen otros usuarios, a definir las especificaciones de las mejoras de carreteras en litigio no encuentra apoyo en el texto del MSA.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.454 El Grupo Especial examinará ahora el argumento formulado por las Comunidades Europeas conforme al cual en el MSA se otorga a Boeing una "garantía de cumplimiento" en virtud de la cual las mejoras de carreteras financiadas con recursos públicos deben satisfacer en todo momento las necesidades actuales y futuras de Boeing. Las Comunidades Europeas se apoyan en el punto 2 del Apéndice C-9 y en los artículos 6.11.1 y 6.11.2 del MSA para sustentar su aseveración de la existencia de una garantía de cumplimiento. En concreto, las Comunidades Europeas arguyen lo siguiente:

> "Boeing dispone de una garantía de cumplimiento en virtud de la cual las mejoras de carreteras deben satisfacer en todo momento sus necesidades actuales y futuras: la mejora de las carreteras 'será suficiente para cumplir todos los requisitos de acceso por carretera que necesiten Boeing y sus proveedores para proporcionar capacidad suficiente para unos niveles de empleo de hasta 83.000 trabajadores hasta 2030'; '{l}a ciudad y el DOT harán todo lo necesario y adoptarán todas las medidas que se requieran para obtener la financiación y llevar a cabo la construcción de posibles nuevas arterias, incluidos los servicios públicos necesarios para facilitar el futuro desarrollo'; y las '{m}ejoras {r}equeridas' enumeradas en el Apéndice C-9 del MSA han de 'satisfacer ... los criterios de cumplimiento mínimos' allí establecidos."[1720]

7.455 El Grupo Especial considera que no hay en las disposiciones citadas por las Comunidades Europeas nada que altere el hecho de que, como se ha expuesto *supra*, los proyectos de mejora de carreteras en litigio se emprendieron en el marco del Paquete de financiación de los 5 centavos, que contemplaba la financiación de un conjunto de 158 medidas relacionadas con la infraestructura, en el marco de una amplia iniciativa de alcance estatal para resolver los problemas de infraestructura de Washington.

7.456 En resumen, suponiendo, a efectos de argumentación, que la ausencia de limitaciones de la disponibilidad de las mejoras de carreteras para el público en general no es determinante, y que, como alegan las Comunidades Europeas, es necesario examinar otros factores para determinar si los proyectos de mejora de carreteras estaban al servicio de un interés público, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 no sean de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.457 Además del argumento de que las medidas relacionadas con la infraestructura contempladas en el MSA constituyen el suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general, las Comunidades Europeas formulan un argumento subsidiario, conforme al cual "{l}os derechos conferidos en el artículo 6.11 del MSA y en el Apéndice C-9 del MSA del proyecto Olympus son un bien o servicio que no es de infraestructura general, *con independencia de que el Grupo Especial considere que las mejoras de carreteras a las que se refieren son o no infraestructura general*".[1721] Las Comunidades Europeas formulan este argumento por primera vez en su respuesta a la segunda serie de preguntas del Grupo Especial.[1722]

[1720] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 248, párrafo 446.

[1721] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 184 (sin cursivas en el original). Véase también respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 188 ("En conclusión, el paquete de mejoras de carreteras 787 es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC incluso si el Grupo Especial considera que las mejoras de carreteras son infraestructura general. Ello es así porque los *derechos* sobre esas mejoras de carreteras constituyen una aportación de bienes y servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1" (las cursivas figuran en el original)).

[1722] Al explicar su método para determinar la cuantía del beneficio supuestamente otorgado mediante los proyectos de mejora de carreteras, las Comunidades Europeas observan lo siguiente:

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.458 Este argumento no convence al Grupo Especial. En primer lugar, y como se ha expuesto *supra*, el Grupo Especial no está de acuerdo con la descripción que hacen las Comunidades Europeas del carácter de los derechos conferidos a Boeing en virtud del MSA. En efecto, el texto del MSA no justifica las afirmaciones de que Boeing goza del "derecho legalmente reconocido a definir especificaciones con arreglo a sus necesidades particulares" y de que "los derechos garantizan a Boeing el disfrute de las mejoras de la infraestructura como si no hubiera otros usuarios de las carreteras".[1723]

7.459 En segundo lugar, el argumento jurídico de que los derechos del tipo de los que supuestamente se confieren en virtud del MSA entrañan el suministro de bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, esgrimido por las Comunidades Europeas, no es muy convincente. En una nota a su respuesta a la pregunta 249, las Comunidades Europeas afirman que, habida cuenta de que en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* el Órgano de Apelación declaró que, al otorgar el derecho a extraer madera, los gobiernos provinciales canadienses estaban suministrando bienes, "{s}e sigue que, al otorgar los derechos en litigio en este asunto, las autoridades públicas proporcionan bienes y servicios a Boeing en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC".[1724] Creemos que la constatación del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Madera blanda IV*, en la que se apoyan las Comunidades Europeas, no sustenta el argumento de éstas. En el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* estaban en litigio disposiciones sobre derechos de tala previstas en programas de derechos de tala provinciales, que conferían a los titulares de tenencias el derecho de entrar en tierras gubernamentales, talar árboles y gozar de derechos exclusivos sobre la madera en bruto extraída. El Canadá argumentó que el otorgamiento de un derecho intangible a la extracción de madera no puede equipararse con el acto de proporcionar esa madera en pie. El Órgano de Apelación no estuvo de acuerdo. Constató que las disposiciones sobre derechos de tala representan una situación en que los gobiernos provinciales proporcionan madera en pie:

> "Con el otorgamiento del derecho de extraer madera, los gobiernos provinciales ponen a disposición de los madereros determinadas partidas de madera en bruto y permiten que esas empresas, exclusivamente, aprovechen esos recursos ... Además, lo que cuenta a los efectos de determinar si un gobierno 'proporciona bienes' en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 es la consecuencia de la transacción. Los derechos sobre los árboles talados o las trozas se cristalizan como consecuencia natural e inevitable del ejercicio por los madereros de su derecho exclusivo a la extracción de la madera en bruto. En realidad, como indicó el Grupo Especial, las pruebas indican que los acuerdos sobre derechos de tala tienen como *raison d'être* el poner a disposición madera en bruto."[1725]

> "(e)l beneficio que obtiene Boeing del paquete de mejoras de carreteras 787 también podría cuantificarse estimando el valor del derecho legalmente reconocido a definir especificaciones con arreglo a sus necesidades particulares y la garantía de cumplimiento que se otorgan a Boeing como parte del paquete de mejoras ... De hecho, las Comunidades Europeas sostienen que, en el caso de que el Grupo Especial considere que las mejoras de carreteras, en sí mismas, constituyen infraestructura general, subsidiariamente los derechos conferidos a Boeing en el marco del conjunto de mejoras 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".

Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 454.

[1723] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 453.

[1724] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 454, nota 517.

[1725] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 75 (no se reproduce la nota de pie de página).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.460 El Grupo Especial y el Órgano de Apelación concluyeron que la concesión del derecho implicaba realmente el suministro de un bien fundándose en el objeto de ese derecho. Por lo tanto, no pueden invocarse los informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación sobre *Estados Unidos - Madera blanda IV* en apoyo de una tesis más general conforme a la cual al otorgar cualquier tipo de derechos a una empresa, un gobierno proporciona bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En el presente asunto las Comunidades Europeas no han demostrado que el objeto de los derechos supuestamente conferidos a Boeing -por ejemplo, el derecho a ser consultada en relación con las especificaciones de los proyectos de mejora de carreteras o la supuesta garantía de cumplimiento de que goza Boeing- sea tal que, al conferir esos derechos, las autoridades pertinentes proporcionen realmente bienes y servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. No resulta claro cuál es el "bien" o el "servicio" que se proporciona a Boeing como consecuencia de los derechos impugnados por las Comunidades Europeas. En particular, no resulta claro si el argumento de las Comunidades Europeas se refiere a la aportación de "certidumbre jurídica", que es, a juicio de los Estados Unidos, lo que aducen las Comunidades Europeas, o al suministro de otro bien, como la provisión de infraestructura. Si el argumento de las Comunidades Europeas se refiere a la aportación de "certidumbre jurídica", las Comunidades Europeas no han explicado de qué forma la "certidumbre jurídica", como tal, está abarcada por el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.461 En respuesta a la crítica de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas afirman que la garantía de cumplimiento de la que, según entienden, goza Boeing en virtud del MSA entraña que las autoridades del Estado de Washington están obligadas a prestar determinados servicios, por ejemplo de planificación, programación, mantenimiento y construcción. Sin embargo, las Comunidades Europeas no demuestran de qué forma esos servicios que supuestamente se prestan a Boeing se distinguen de los trabajos que las autoridades del Estado de Washington han de llevar a cabo para explotar las carreteras en tanto que infraestructura general.[1726, 1727]

[1726] Las Comunidades Europeas ofrecen el siguiente ejemplo para ilustrar la importancia de la aportación de certidumbre jurídica:

> "Supongamos que una empresa obtiene de las autoridades de la ciudad en la que está situada un compromiso jurídicamente vinculante por el que se otorga a sus empleados tres derechos: 1) el derecho a utilizar gratuitamente un autobús local; 2) el derecho a exigir que los autobuses funcionen puntualmente, con independencia del costo; y 3) el derecho a que las rutas de los autobuses se determinen con arreglo a las especificaciones de la empresa."

Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 183. Las Comunidades Europeas también ofrecen un ejemplo para apoyar su argumento de que el Estado de Washington, en virtud del MSA, "ha concedido y concederá a Boeing derechos sobre servicios pasados, actuales y futuros":

> "Imaginemos que el Estado se compromete a garantizar que el suministro de electricidad a la planta de Boeing será ininterrumpido. En concreto, el Estado se compromete a suministrar electricidad procedente de una fuente de suministro distinta, consistente en generadores diesel, en el plazo de 10 minutos a contar desde el momento en que deje de funcionar (por cualquier motivo) el suministro de electricidad público. El contrato comprende, por lo tanto, los costos de mantenimiento y comprobación diarios de los generadores diesel, así como los del combustible diesel y los del uso de los motores en caso de fallo de la red pública (todo ello con independencia de cuál sea el costo). El derecho de Boeing a recibir esos servicios le otorga una contribución financiera."

Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 364, párrafo 185. El Grupo Especial considera que en estos ejemplos se describen situaciones que son muy distintas de los proyectos de mejora de carreteras en litigio en esta diferencia.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.462 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527, o los derechos supuestamente concedidos a Boeing en relación con esos proyectos, sean contribuciones financieras 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.

7.463 Con respecto a la cuestión de si las mejoras del Puerto de Everett -a saber, la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de las instalaciones de la Terminal Sur- son infraestructura general, el Grupo Especial observa, en primer lugar, que los Estados Unidos han afirmado repetidamente en las presentes actuaciones que los trabajos de ampliación de la Terminal Sur del Puerto de Everett no han comenzado y que no está prevista su iniciación. Aunque las Comunidades Europeas han argüido que ello es irrelevante, no han puesto en cuestión el hecho de que esa ampliación de la Terminal Sur no ha tenido lugar (aún). El Grupo Especial no ve la necesidad de determinar si la ampliación de la Terminal Sur es una medida abarcada por el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, dado que esa ampliación no ha tenido lugar y que no existe la certeza de que vaya a tener lugar en el futuro. La ampliación de la Terminal Sur es esencialmente una medida que (aún) no existe.[1728]

7.464 En relación con las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza, el Grupo Especial observa que ese proyecto se ha acometido y ha sido finalizado. El Grupo Especial considera que las pruebas que se le han presentado en apoyo de la afirmación, formulada por las Comunidades Europeas, de que esas instalaciones no son infraestructura general a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC son considerablemente más sólidas que las presentadas en el caso de los proyectos de mejora de carreteras.

7.465 En primer lugar, en el caso de las mejoras de las carreteras I-5 y SR 527 resulta claro que las mejoras son de libre acceso para el público en general y que no se otorga a Boeing ningún derecho especial que afecte a la capacidad del público en general de usar las mejoras de las carreteras. En el caso de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza, sin embargo, Boeing goza de un derecho de "uso preferente". En el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado se dispone a este respecto lo siguiente:

> "Como se expone en la Sección 4 *infra*, los cargamentos entregados al puerto y destinados a entrega a las instalaciones designadas por Boeing (sean o no de propiedad de Boeing) tendrán derecho al uso preferente de la instalación {de transferencia ferrocarril-barcaza}. El puerto tiene derecho a utilizar la nueva instalación para todos los demás fines siempre que ello no interfiera con el uso preferente de Boeing."[1729]

[1727] El Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas no han propuesto ningún argumento para explicar por qué y cómo los derechos conferidos en virtud del MSA, en tanto se distinguen de las mejoras de carreteras propiamente dichas, otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y por qué y cómo esos derechos son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[1728] El Grupo Especial toma nota del argumento, formulado por las Comunidades Europeas, de que el compromiso de ampliar la Terminal Sur constituye una contribución financiera en forma de posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Prescindiendo del hecho de que presentan este argumento de forma muy sumaria y razonan insuficientemente por qué ese compromiso es una posible transferencia directa de fondos, las Comunidades Europeas no han mostrado de qué forma ese compromiso, en y por sí mismo, da lugar a un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.

[1729] *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, artículo 3.2, Estados Unidos - Prueba documental 224.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.466 En el artículo 4.1 del Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado se define el "uso preferente" de la siguiente manera:

> "A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por 'uso preferente' la concesión de derechos de atraque a la llegada de las embarcaciones y barcazas y la asignación de espacio prioritario para todos los cargamentos abarcados por este Acuerdo en la terminal designada del puerto, y el uso de la mano de obra y el equipo propios del puerto o contratados por éste para cargar o descargar los cargamentos de Boeing. A cambio, Boeing conviene en hacer que los envíos de partes o submódulos para aeronaves destinados a las instalaciones de Boeing en Everett que se transporten por agua, ya sea en contenedores normalizados o de dimensiones superiores a las normales o se trate de cargamentos no transportados en contenedores, transiten por el Puerto de Everett cuando Boeing determine, de buena fe y a su exclusiva discreción, que esa ruta es la opción más eficaz en relación a su costo. El puerto conviene en otorgar uso preferente en las instalaciones presentes y futuras del Puerto de Everett a todo envío de partes o submódulos de cualquier aeronave de Boeing (incluidos los modelos futuros) que se transporte por agua, ya sea en contenedores normalizados o de dimensiones superiores a las normales, que estén destinados a las instalaciones de Boeing o a las instalaciones de cualquier instalación proveedora de Boeing designada por Boeing."

7.467 El Grupo Especial reconoce que, como aducen los Estados Unidos, el uso preferente otorgado a Boeing no excluye la posibilidad de que las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza sean utilizadas por terceros. Al mismo tiempo, el Grupo Especial observa que el derecho de los terceros al uso de las instalaciones está supeditado a la condición de que no interfiera con el uso preferente de Boeing. De ello parece desprenderse que el acceso de los terceros a las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza puede restringirse. Por lo tanto, puede argumentarse con un fundamento sólido que, si por "infraestructura general" se entiende una infraestructura que está disponible para su uso por el público sin limitaciones, la cláusula de "uso preferente" impide que las instalaciones se consideren infraestructura general.

7.468 En segundo lugar, en el Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado se declara explícitamente que "{l}as instalaciones están diseñadas para facilitar el transporte de grandes componentes a la zona industrial de Paine Field, y en particular de componentes de dimensiones superiores a las normales a las instalaciones de fabricación y montaje de Boeing allí situadas".[1730] Así pues, mientras que los proyectos de mejora de carreteras estaban al servicio de una amplia variedad de objetivos, la finalidad de la construcción de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza, definida de forma mucho más circunscrita, es facilitar el transporte de determinados componentes a las instalaciones de fabricación y montaje de Boeing. El Grupo Especial considera significativo a este respecto que, en una revisión del Acuerdo sobre instalaciones y servicios modificado y ratificado firmada por Boeing y el Puerto de Everett en el otoño de 2006, se confirma que Boeing convino en reembolsar al Puerto de Everett la totalidad del sobrecosto necesario para finalizar las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza a un interés del 6 por ciento a lo largo de un calendario de amortización de 20 años.[1731] Es improbable que el Puerto de Everett hubiera logrado financiar la ejecución completa del proyecto y la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza si Boeing no hubiera convenido en reembolsar íntegramente el sobrecosto originado por la finalización de las instalaciones.

[1730] *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, artículo 3.1, Estados Unidos - Prueba documental 224.

[1731] *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, Exhibit C*, Estados Unidos - Prueba documental 224.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.469 El Grupo Especial considera que determinados argumentos de las Comunidades Europeas son menos persuasivos. Como en el caso de los proyectos de mejora de carreteras, no convencen al Grupo Especial los argumentos de las Comunidades Europeas según los cuales determinadas disposiciones del MSA, como las relativas al derecho de Boeing a ser consultada, justifican su opinión de que las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza no constituyen infraestructura general. Además, las Comunidades Europeas no han respondido suficientemente a determinados argumentos pertinentes de los Estados Unidos, en particular el argumento de que la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza ha de considerarse parte de la red ferroviaria y que la razón por la que el Puerto de Everett acometió la construcción de las instalaciones fue evitar la necesidad de cerrar la línea ferroviaria principal entre una y dos horas, mientras se transferían cargamentos grandes a las barcazas de transbordo ferroviario.

7.470 No obstante, pese a que no todos los argumentos de las Comunidades Europeas lo convencen plenamente, el Grupo Especial considera, en particular a la luz de las disposiciones relativas al "uso preferente" de Boeing, que puede argumentarse con un fundamento sólido que las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza no son infraestructura general a efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Habida cuenta de su constatación con respecto a la existencia de un beneficio (véase *infra*) el Grupo Especial no considera necesario resolver de manera definitiva esta cuestión.

7.471 Como argumento subsidiario en apoyo de su pretensión de que las medidas relacionadas con la infraestructura a las que se hace referencia en el MSA son contribuciones financieras, las Comunidades Europeas afirman que esas medidas entrañan posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Alegan que encuentran apoyo para considerar las medidas como posibles transferencias directas de fondos en la disposición relativa al "cumplimiento total" del artículo 10.4.1 del MSA, en la que se estipula que debe proporcionarse a Boeing una "medida correctiva de efecto económico equivalente".

7.472 El Grupo Especial no considera necesario examinar este argumento subsidiario de las Comunidades Europeas. Como se explica *infra*[1732], suponiendo que las medidas puedan considerarse posibles transferencias directas de fondos, las Comunidades Europeas no han explicado de qué manera esas medidas otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.473 Por estas razones, el Grupo Especial constata lo siguiente: i) las Comunidades Europeas no han demostrado que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 y la ampliación de la Terminal Sur sean contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC; ii) aunque las Comunidades Europeas formulan un argumento más sólido con respecto a la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza por el Puerto de Everett, no es necesario decidir de manera definitiva si esta medida constituye un suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1; y iii) no es necesario examinar el argumento propuesto por las Comunidades Europeas subsidiariamente, conforme al cual las medidas en litigio constituyen posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.

[1732] Véase *infra*, párrafo 7.480.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.474 El Grupo Especial procederá ahora a considerar si, suponiendo que la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza por el Puerto de Everett es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1[1733], esa contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[1734]

7.475 Está firmemente asentado el principio de que una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC 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.[1735] Por lo tanto, el análisis de la existencia y la naturaleza de un beneficio ha de centrarse en las condiciones con arreglo a las cuales se ha efectuado la transacción. En el caso de una contribución financiera del tipo señalado en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, es decir, del suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general, el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC, que es un contexto pertinente para la interpretación del término "beneficio" en el párrafo 1 b) del artículo 1[1736], orienta de manera más específica respecto del modo en que han de analizarse los términos de una transacción a efectos del párrafo 1 b) del artículo 1. Para determinar si existe un beneficio con arreglo al apartado d) del artículo 14 en el caso del suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general es preciso analizar la adecuación de la remuneración percibida por el gobierno en relación con las condiciones reinantes en el mercado para el bien o servicio de que se trate en el país de suministro.[1737]

7.476 La construcción y el uso de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza fueron objeto de un acuerdo concertado entre el Puerto de Everett y Boeing en el otoño de 2006.[1738] Las Comunidades Europeas no demuestran, sobre la base de un análisis detallado de las disposiciones específicas de dicho acuerdo, que el Puerto de Everett no recibió una remuneración adecuada respecto de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza. Afirman que el hecho fundamental en relación con la existencia de un beneficio es que "{d}e no haber existido la financiación del Estado, Boeing hubiera tenido que pagar en su totalidad el costo de 30 millones de dólares de este tipo de infraestructura específica, y no únicamente el sobrecosto de entre 14 y 16 millones de dólares. Son esos 15 millones de dólares financiados por el Estado lo que constituye el beneficio para la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC".[1739] Así pues, las Comunidades Europeas arguyen, en esencia, que existe un beneficio porque el Estado de

---

[1733] Véase *supra*, párrafo 7.470.

[1734] La cuestión de si los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 y la ampliación de la Terminal Sur otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 no se plantea, porque, como se ha explicado *supra*, i) los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527 no son contribuciones financieras por cuanto constituyen el suministro de una infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y ii) la ampliación de la Terminal Sur no ha tenido lugar, por lo que la medida que supuestamente constituye una contribución financiera no existe.

[1735] Véase *supra*, párrafo 7.30.

[1736] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 155 y 158; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda III*, párrafo 7.5.

[1737] Según se dispone en el apartado d) del artículo 14:

> "no se considerará que el suministro de bienes o servicios o la compra de bienes por el gobierno confiere un beneficio, a menos que el suministro se haga por una remuneración inferior a la adecuada, o la compra se realice por una remuneración superior a la adecuada. La adecuación de la remuneración se determinará en relación con las condiciones reinantes en el mercado para el bien o servicio de que se trate, en el país de suministro o de compra (incluidas las de precio, calidad, disponibilidad, comerciabilidad, transporte y demás condiciones de compra o venta)."

[1738] *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, Estados Unidos - Prueba documental 224.

[1739] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 181.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Washington proporciona a Boeing un bien y exige de Boeing que sufrague sólo una parte de los costos ocasionados al Estado por la construcción de las instalaciones. Las Comunidades Europeas entienden a este respecto que la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza "puede considerarse ejecutada por Boeing con una contribución del puerto de 16 millones de dólares en fondos".[1740] Desde esta perspectiva, el beneficio consiste en la inversión que las autoridades públicas hacen en la construcción de una infraestructura que, de no ser por esa inversión, Boeing hubiera tenido que financiar por sí sola. Las Comunidades Europeas arguyen asimismo en relación con la infraestructura que la cuantía de las inversiones efectuadas por las autoridades del Estado de Washington constituye un valor representativo del valor de mercado de la infraestructura en cuestión.[1741]

7.477 A juicio del Grupo Especial, este enfoque de la determinación de la existencia de un beneficio que consiste en considerar que la totalidad de los costos de la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza constituyen un beneficio para Boeing resulta problemático. El método empleado por las Comunidades Europeas podría ser razonable cuando la aportación de infraestructura entraña una transferencia del título de propiedad o la concesión de un derecho exclusivo sobre el uso de la infraestructura a una determinada empresa. Sin embargo, las pruebas presentadas al Grupo Especial muestran que las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza son propiedad del Puerto de Everett y que, si bien Boeing goza de un uso preferente, no tiene un derecho de uso exclusivo sobre las instalaciones. El Grupo Especial no ve ningún fundamento lógico para sostener que la cuantía del beneficio otorgado a Boeing por la provisión de la instalación de transferencia ferrocarril-barcaza es la cuantía de la inversión efectuada por el Puerto de Everett, dado que Boeing no es propietaria de las instalaciones y que éstas tienen otros usuarios.[1742] A juicio del Grupo Especial, las Comunidades Europeas están en un error cuando afirman que la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza "puede considerarse ejecutada por Boeing con una contribución del puerto de 16 millones de dólares".[1743] Antes bien, la construcción fue ejecutada por el Puerto de Everett con una contribución de 15,5 millones de dólares de Boeing. El Grupo Especial considera, al contrario de lo que se expone en el argumento de las Comunidades Europeas, que ese pago es un elemento de remuneración pagado por Boeing y que las Comunidades Europeas no han aportado un razonamiento fáctico y jurídico suficiente para que el Grupo Especial pueda concluir que, a la luz de ese pago y de otras estipulaciones de la transacción en litigio[1744], el Puerto de Everett no ha percibido una remuneración adecuada por los bienes o servicios supuestamente proporcionados a Boeing.

[1740] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 456.

[1741] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 450.

[1742] El Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas aplican el mismo enfoque al determinar la existencia de un beneficio en el caso de las medidas de mejora de carreteras del Estado de Washington y la ampliación de la Terminal Sur. En efecto, en lo que respecta a las medidas de mejora de carreteras, consideran que la suma de 291,2 millones de dólares invertida por el Estado de Washington en los proyectos de mejora de carreteras en los ejercicios financieros comprendidos entre 2004 y 2008 es un beneficio para Boeing, fundándose en que "{e}s razonable concluir que Boeing habría tenido que pagar de su bolsillo esas mismas sumas si hubiera financiado esas mejoras de carreteras, que son beneficiosas para el funcionamiento de las instalaciones de Boeing. Dado que el Estado paga esas mejoras de carreteras, y que Boeing no paga nada a cambio, los 291,2 millones de dólares en su totalidad son un beneficio otorgado a Boeing". Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 452. El Grupo Especial no ve ningún fundamento racional para asignar a Boeing la totalidad de los costos ocasionados al Estado de Washington con motivo de los proyectos de mejora de carreteras, dado que el uso de las mejoras de carreteras no está en modo alguno limitado a Boeing.

[1743] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249, párrafo 456.

[1744] Según se establecen en particular en *Port of Everett - Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement*, Estados Unidos - Prueba documental 224.

7.478 El Grupo Especial observa también que los Estados Unidos afirman que Boeing no utiliza, de hecho, las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza, ya que ha pasado a enviar por transporte aéreo las partes del 787, y que las Comunidades Europeas no han cuestionado esa afirmación. Las Comunidades Europeas no han explicado de qué manera la contribución financiera proporcionada por el Puerto de Everett en relación con las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza otorga a Boeing un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, cuando, de hecho, Boeing no utiliza esas instalaciones. Así pues, no resulta claro con qué base pueden argüir las Comunidades Europeas que existe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, fundándose en que las mejoras del Puerto de Everett "están explícitamente relacionadas con la producción del 787", cuando Boeing no utiliza las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza para los envíos de partes del 787.

7.479 Por estas razones, el Grupo Especial considera, en relación con las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza, que las Comunidades Europeas no han aportado un razonamiento fáctico y jurídico suficiente sobre la existencia de un beneficio, en el sentido que tiene este término en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, interpretado a la luz del apartado d) del artículo 14. En particular, las Comunidades Europeas no han explicado por qué el Puerto de Everett ha percibido una remuneración inferior a la adecuada por los bienes o servicios proporcionados a Boeing.[1745] Por lo tanto, el Grupo Especial constata que, suponiendo que la construcción de las instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza por el Puerto de Everett es una contribución financiera en forma de suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general, las Comunidades Europeas no han demostrado que la construcción de esas instalaciones por el Puerto de Everett otorgue un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.480 El Grupo Especial constata también que las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de un beneficio en relación con su argumento subsidiario, conforme al cual las medidas relacionadas con la infraestructura a las que se hace referencia en el MSA constituyen contribuciones financieras en forma de posibles transferencias directas de fondos. Como se expone en otra parte de este informe, con respecto a los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a determinadas medidas fiscales previstas en el HB 2294[1746] el Grupo Especial considera que, suponiendo que pueda interpretarse que las disposiciones del MSA en que se apoyan las Comunidades Europeas dan lugar a contribuciones financieras en forma de posibles transferencias de fondos, las Comunidades Europeas no han aportado ningún razonamiento que explique por qué esas posibles transferencias directas de fondos otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Demostrar meramente que el gobierno ha prometido proceder a una transferencia directa de fondos o bien a alguna otra medida correctiva en caso de incumplir los compromisos adquiridos en virtud del MSA no es suficiente para probar que esa promesa, *per se*, y no la medida correctiva que llegado el momento pudiera facilitarse, otorga un beneficio a Boeing. El mismo razonamiento vale para el argumento de las Comunidades Europeas conforme al cual el Grupo Especial debe constatar que las medidas relacionadas con la infraestructura previstas en el MSA constituyen posibles transferencias directas de fondos, por efecto de la disposición relativa al "cumplimiento total" del artículo 10.4.1 del MSA. Si, *arguendo*, suponemos que, por efecto de la disposición relativa al "cumplimiento total", se origina una posible transferencia directa de fondos en relación con los compromisos concernientes a la infraestructura asumidos en el MSA, las Comunidades Europeas no han demostrado que esas posibles transferencias directas de fondos otorguen un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[1745] El Grupo Especial observa también que las Comunidades Europeas formulan argumentos que no guardan relación con la cuestión del beneficio. En el análisis de la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC es irrelevante si "{e}l tiempo y el esfuerzo ahorrados al transportar las partes desde el puerto hasta Paine Field gracias a esas instalaciones de transferencia ferrocarril-barcazas {van a constituir} un beneficio inmenso para Boeing", o si de hecho no va a ser así.

[1746] Véase *supra*, párrafos 7.173-7.177.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Conclusión

7.481 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que los proyectos de ampliación de la I-5 y la SR 527, la construcción de instalaciones de transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur del Puerto de Everett sean subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.**

iii) Exención del pago de derechos de aterrizaje para los grandes cargueros 747 de Boeing en Paine Field

Introducción

7.482 Las Comunidades Europeas arguyen que en el MSA se estipula que el condado de Snohomish eximirá a los LCF 747 del pago de derechos de aterrizaje en Paine Field y que ello constituye una subvención específica. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing es de 13,1 millones de dólares en el período 2007-2024.

7.483 Los Estados Unidos arguyen que no hay subvención, porque la supuesta exención del pago de derechos de aterrizaje no es una contribución financiera y no otorga un beneficio.

La medida en litigio

7.484 Boeing construye su gran carguero 747 ("el LCF 747") modificando los antiguos modelos 747-400 para incorporarles un fuselaje trasero capaz de abrirse con objeto de hacer posible la carga y descarga de las grandes estructuras compuestas del 787. El LCF 747 dispone también de una sección de cola abatible que se abre para permitir la descarga de partes, así como de una bodega de nuevo diseño.[1747] Boeing utiliza el LCF 747 para transportar por aire hasta Everett varias partes del 787 fabricadas por su red mundial de proveedores.[1748] En particular, el LCF 747 se utiliza para transportar, entre otros componentes, secciones del fuselaje del 787, cajas de larguero de ala y estabilizadores horizontales procedentes del Japón, de Europa y de Carolina del Sur.[1749] Las modificaciones que se efectúan para construir el LCF 747 se llevan a cabo en el Taipei Chino.[1750] Según afirman las Comunidades Europeas, el transporte de componentes del 787 es, hasta la fecha, el único uso proyectado para el LCF 747. De hecho, Boeing ha dado al LCF 747 el nombre de *Dreamlifter*.[1751] Las Comunidades Europeas afirman que Boeing utilizará los LCF 747 exclusivamente con objeto de transportar a Everett secciones completas de gran volumen del 787 para su montaje final, y que Boeing proyecta utilizar para la producción del 787 tres LCF 747, el primero de los cuales entró en servicio en 2007.[1752]

7.485 Paine Field es el aeropuerto del condado de Snohomish en la ciudad de Everett, en la que Boeing decidió situar sus instalaciones de montaje del 787.[1753] Paine Field establece un "derecho de aterrizaje ordinario" con arreglo al peso aterrizado y al número de aterrizajes. El derecho de aterrizaje

[1747] *Boeing 787: Build globally, assemble locally*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 115, página 4.
[1748] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 189 y Dominic Gates, *Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 114.
[1749] *Boeing 787: Build globally, assemble locally*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 115, página 4.
[1750] *Boeing 787: Build globally, assemble locally*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 115, página 4.
[1751] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 189.
[1752] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 240.
[1753] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 239.

ordinario de Paine Field para las aeronaves de más de 30.000 libras de peso es de 1,00 dólar por cada 1.000 libras del peso de aterrizaje bruto máximo.[1754] A mediados de la década de 1990, el condado de Snohomish y Boeing convinieron en que Boeing pagaría por el uso de las instalaciones de pista de aterrizaje y campo de aviación de Paine Field un "derecho anual máximo", cuyo importe se incrementa anualmente en una cuantía determinada para tener en cuenta la inflación.[1755] Las partes han llamado a ese acuerdo el "Acuerdo de uso conjunto de 1996". Por lo tanto, Boeing paga al condado de Snohomish un "derecho fijo" anual, en lugar de los derechos de aterrizaje ordinarios que se devengan "por avión", es decir, respecto de cada uno de los aterrizajes efectuados. En este sentido, se "exime" de los derechos de aterrizaje "por avión".[1756] El acuerdo entre Boeing y el condado tiene una cláusula de extinción, en virtud de la cual las partes negocian prórrogas periódicamente.[1757]

7.486 En el apéndice E del MSA se establece que "el condado de Snohomish conviene en *modificar* el acuerdo con Boeing vigente para *incluir* la exención de todos los derechos de aterrizaje correspondientes a las aeronaves LCF 747-400".[1758] Así, en virtud del MSA, se "exime" de todos los derechos de aterrizaje por avión que, de no ser por esa disposición, se pagarían respecto de las aeronaves LCF 747-400, y que quedan subsumidos y comprendidos en el acuerdo sobre el "derecho fijo" entre Boeing y el condado de Snohomish. Es esta medida la que las Comunidades Europeas califican de "exención de los derechos de aterrizaje para los grandes cargueros 747 de Boeing en Paine Field" e impugnan en tanto que subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.487 El argumento primario de las Comunidades Europeas en relación con la existencia de una contribución financiera es que la concesión por el condado de Snohomish de la exención de derechos de aterrizaje para los LCF 747 equivale a: i) una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el condado condona ingresos que en otro caso se percibirían; y ii) una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, porque, al permitir que los LCF 747 aterricen en Paine Field y utilicen sus instalaciones, el condado presta servicios gratuitamente.[1759] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas sostienen que la medida da lugar a una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, porque, en virtud del artículo 10.4.1 del MSA, el condado de Snohomish ha de proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto equivalente si no puede proporcionar la exención de los derechos de aterrizaje para los LCF 747.[1760]

7.488 Las Comunidades Europeas arguyen que el compromiso de exención de derechos de aterrizaje para los LCF 747 que asume el condado de Snohomish en el MSA entraña la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían y es, por lo tanto, una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A este respecto, las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos según el cual el condado no condona ingresos que en otro caso se percibirían, puesto que, con arreglo al Acuerdo de uso conjunto de Paine Field, Boeing paga un derecho anual máximo por el aterrizaje de todas la aeronaves de Boeing. Las Comunidades Europeas admiten que, cuando el condado de Snohomish y Boeing firmaron el MSA, existía entre

[1754] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 244; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 565.

[1755] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 560; *1996 Boeing-Paine Field Joint Use Agreement*, 10 de abril de 1996, CE - Prueba documental 1189.

[1756] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 561.

[1757] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 562.

[1758] *First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement, Exhibit E*, CE - Prueba documental 60 (sin cursivas en el original).

[1759] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 242.

[1760] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 243.

ellos un acuerdo por el que se establecía un derecho anual máximo respecto de los aterrizajes en Paine Field. Alegan, sin embargo, que ese acuerdo no guardaba, ni podía guardar, relación con el LCF 747, porque el Acuerdo de uso conjunto de 1996, por el que se establecía el derecho anual máximo, no era un acuerdo global que comprendiera los aterrizajes de todas las aeronaves civiles de Boeing, y porque el LCF 747 no estaba abarcado por el Acuerdo de uso conjunto ni por ningún otro acuerdo anterior al MSA.[1761]

7.489 Las Comunidades Europeas arguyen que el Acuerdo de uso conjunto[1762] era un acuerdo provisional alcanzado entre las partes para resolver una diferencia en materia de derechos derivada de un acuerdo anterior. Concretamente, el Acuerdo de uso conjunto rige los derechos adeudados por Boeing a Paine Field entre 1994 y 1998, y en él las partes se comprometen a tratar de negociar un acuerdo de mayor alcance antes del final de 1998. En ninguna disposición del Acuerdo se indica que éste se refiera al aterrizaje de todas las aeronaves civiles de Boeing en Paine Field.[1763] Dado que Boeing y el condado de Snohomish no alcanzaron antes del final de 1998 un acuerdo global en relación con el uso de Paine Field por Boeing, firmaron en lugar de ello una serie de cartas de prórroga de fecha 25 de agosto de 1999[1764], 7 de diciembre de 2000[1765], 17 de diciembre de 2002[1766] y 7 de marzo de 2007[1767] para prorrogar periódicamente el arreglo temporal sobre el derecho anual máximo que se estipuló en el Acuerdo de uso conjunto de 1996. Esos posteriores acuerdos de prórroga confirman que el Acuerdo de uso conjunto de 1996 no se refería a los aterrizajes de todas las aeronaves civiles de Boeing en Paine Field, ya que no fue sino en la carta de prórroga de 17 de diciembre de 2002 cuando las partes decidieron añadir una cláusula en la que se establecía lo siguiente: "este contrato incluye la introducción, pruebas y producción de otros modelos de aeronaves sin ningún costo adicional para Boeing".[1768]

7.490 Las Comunidades Europeas arguyen que si el Acuerdo de uso conjunto de 1996 hubiera abarcado ya los derechos correspondientes a todas las aeronaves civiles de Boeing, no habría habido necesidad de añadir esa cláusula en la carta de prórroga de 17 de diciembre de 2002.[1769] Sostienen también que, dado que en el MSA el condado de Snohomish "convin{o} en modificar el acuerdo vigente con Boeing para incluir la exención de todos los derechos de aterrizaje para las aeronaves LCF 747-400"[1770] y que el condado de Snohomish hizo efectivo ese compromiso en su carta de prórroga de 7 de marzo de 2007, por medio de una cláusula distinta de la añadida el 17 de diciembre de 2002, resulta evidente que la cláusula añadida en la carta de prórroga de 17 de diciembre de 2002 no abarcaba los LCF 747. En la cláusula pertinente de la carta de prórroga de 7 de marzo de 2007 se dispone lo siguiente:

> "En virtud de esta prórroga del Acuerdo de uso conjunto, se autoriza a Boeing a producir los modelos actuales y otros modelos y derivados de aeronaves sin ningún cargo adicional por el uso del campo de aviación para el despegue y el aterrizaje en

---

[1761] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 161-164.
[1762] *1996 Boeing-Paine Field Joint Use Agreement*, CE - Prueba documental 1189.
[1763] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 161.
[1764] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 25 de agosto de 1999, CE - Prueba documental 1190.
[1765] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 7 de diciembre de 2000, CE - Prueba documental 1191.
[1766] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 17 de diciembre de 2002, Estados Unidos - Prueba documental 234 (ICC).
[1767] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 7 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 235 (ICC).
[1768] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 162.
[1769] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 163.
[1770] *First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement*, *Exhibit E*, CE - Prueba documental 60.

> vuelos de prueba, evaluación y entrega. *Además, de conformidad con el Acuerdo relativo al Proyecto* Olympus, *no habrá derechos adicionales ni cargas reducidas por suministro de combustible, para las operaciones de los grandes cargueros (LCF) 747 en las operaciones de pruebas de vuelo o de transporte de cargamentos*."[1771]

7.491 Las Comunidades Europeas afirman que el LCF 747 no sería considerado "otro modelo de aeronave" comprendido en el alcance de la cláusula añadida en la carta de prórroga de 17 de diciembre de 2002, puesto que no es como los otros modelos LCA de Boeing, que están a la venta en el mercado. Antes bien, es una aeronave de carga diseñada para facilitar la producción del 787 de Boeing. Por consiguiente, las Comunidades Europeas niegan que, como interpretan los Estados Unidos, la "exención" a que se hace referencia en el MSA sea meramente el reflejo de una práctica existente, en virtud de la cual, a cambio de un derecho fijo, se exime de todos los derechos por avión. Aceptar esa lectura sería privar de sentido tanto a la cláusula de exención del LCF 747 estipulada en el MSA como a la cláusula por la que esa exención se hace efectiva en la carta de prórroga de 7 de marzo de 2007.[1772] También resultaría innecesario el compromiso de conceder una exención de los derechos de aterrizaje para los LCF 747 que el condado de Snohomish asume en el MSA.[1773]

7.492 En sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas reiteran[1774] su tesis de que ni el Acuerdo de uso conjunto de 1996 ni la carta de prórroga de 17 de diciembre de 2002 se referían a los aterrizajes de todas las aeronaves civiles de Boeing en Paine Field.[1775] Las Comunidades Europeas sostienen también que el hecho de que los Estados Unidos no expliquen las contradicciones expuestas por las Comunidades Europeas confirma la opinión de que el LCF 747 no estaba comprendido en el alcance de la prórroga de diciembre de 2002 del Acuerdo de uso conjunto de 1996. Por lo tanto, la exención de los derechos de aterrizaje para los LCF 747, estipulada en el MSA y hecha efectiva por la prórroga de marzo de 2007 del Acuerdo de uso conjunto, da lugar a la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1776]

7.493 Para demostrar que el condado de Snohomish ha renunciado a un derecho real a percibir más ingresos, las Comunidades Europeas comparan la medida controvertida con un punto de referencia normativo. Dado que el arreglo sobre el derecho anual máximo no abarcaba el LCF 747, los aterrizajes de este modelo en Paine Field hubieran estado sujetos a la tarifa de derechos de aterrizaje ordinarios de Paine Field, que estipula el pago de 1,00 dólar por cada 1.000 libras de peso de aterrizaje bruto máximo. Las Comunidades Europeas calculan, teniendo en cuenta esa tarifa ordinaria, que, de no haber existido la exención convenida en el MSA y hecha efectiva en la carta de prórroga de 7 de marzo de 2007, Paine Field hubiera tenido derecho a percibir 1,00 dólar por cada 1.000 libras de peso de aterrizaje bruto máximo respecto de cada LCF 747 que aterrizara en Paine Field, además del derecho anual máximo correspondiente a los aterrizajes de las demás aeronaves de

---

[1771] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 7 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 235 (ICC) (las cursivas son de las Comunidades Europeas).

[1772] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 163.

[1773] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 164.

[1774] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 b), párrafos 181-183.

[1775] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 160-169.

[1776] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 b).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Boeing. Por lo tanto, se deduce que el condado de Snohomish condona ingresos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1777]

7.494 Las Comunidades Europeas sostienen que la exención de derechos de aterrizaje para el LCF 747 también da lugar a una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1778] Concretamente, el condado de Snohomish presta un servicio a Boeing al permitir que el LCF 747 aterrice en Paine Field sin ningún costo, lo que da lugar a una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. La afirmación de los Estados Unidos de que no hay prestación de servicios gratuitos a Boeing porque la exención prevista en el MSA forma parte de los derechos pagados por Boeing no se corresponde con los hechos.[1779]

7.495 Las Comunidades Europeas alegan subsidiariamente que, dado que fue por medio del MSA como el condado de Snohomish se comprometió a conceder a Boeing una exención de derechos de aterrizaje para el LCF 747, ese compromiso se garantiza a Boeing en virtud de la disposición relativa al "cumplimiento total" del MSA, lo que da lugar a una posible transferencia directa de fondos en el sentido párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1780]

7.496 Las Comunidades Europeas arguyen que la exención de derechos de aterrizaje para el LCF 747 otorga "beneficios" a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque se refiere explícitamente a la producción del 787 y se concede a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado. Dado que Boeing no ha de pagar nada a cambio de la exención, y que todos los LCF 747 se utilizarán para transportar partes del 787 a Everett para su montaje final, puede considerarse que la totalidad de las contribuciones financieras otorga beneficios a la división de LCA de Boeing. La ventaja que se otorga a la división de LCA de Boeing mediante esa exención de derechos de aterrizaje para los LCF 747 se concede en condiciones que no son de mercado. La exención de derechos de aterrizaje para el LCF 747 da lugar a que Boeing pague menos en concepto de costos de transporte por las partes necesarias para montar cada 787. Por definición, Boeing no puede obtener en el mercado la exención de derechos de aterrizaje, y sólo puede otorgársela el condado de Snohomish, el cual permite que los LCF 747 utilicen los servicios de Paine Field sin costo alguno, es decir, por un valor inferior al de mercado.[1781]

7.497 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento, formulado por los Estados Unidos, de que Boeing, en virtud del arreglo sobre el derecho anual fijo, paga de hecho una tasa superior a los

---

[1777] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 165 y 166. En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas explican de la siguiente forma el modo en que han obtenido la cuantía de la subvención resultante de la exención de derechos de aterrizaje:

> "Las Comunidades Europeas calculan que el valor de esta contribución financiera asciende como mínimo a 13,1 millones de dólares entre los ejercicios fiscales de 2007 y 2024. Según afirma Paine Field, sus derechos de aterrizaje ordinarios para las aeronaves con un peso de más de 30.000 libras es de 1,00 dólar por cada 1.000 libras de peso aterrizado bruto máximo. Aunque aún no se dispone de las especificaciones técnicas del LCF 747, tomando el peso aterrizado bruto máximo de 666.000 libras del 747-400F como valor representativo, la exención de derechos asciende a 666 dólares por aterrizaje. Si cada uno de los tres LCF 747 aterriza en Paine Field una vez al día (es decir, 365 veces al año), el Acuerdo relativo al Proyecto *Olympus Master Site* exigiría que Paine Field condonara 729.270 dólares en ingresos por derechos de aterrizaje cada año, a partir del ejercicio fiscal de 2007, es decir, 13,1 millones de dólares entre el ejercicio fiscal de 2007 y el de 2024."

Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 244.

[1778] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 242 y 243.

[1779] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 169.

[1780] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 169.

[1781] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 248.

derechos ordinarios del aeropuerto para las LCA basados en el peso aterrizado y el número de aterrizajes. El arreglo sobre el derecho anual fijo es irrelevante en lo que respecta al LCF 747. Las Comunidades Europeas sostienen que el arreglo sobre el derecho anual fijo concertado por Boeing para el uso de Paine Field no abarcaba ni podía abarcar el LCF 747 antes de que el condado de Snohomish concediera la exención en el MSA y la hiciera efectiva mediante la carta de prórroga de 7 de marzo de 2007. Por lo tanto, Boeing habría debido pagar la tasa ordinaria de Paine Field, a saber, 1,00 dólar por cada 1.000 libras de peso de aterrizaje bruto máximo, respecto de los aterrizajes del LCF 747. La exención, sin embargo, dispone que el LCF 747 no estará sujeto a ningún otro derecho, y por tanto se distancia de lo que un participante en el mercado tendría que pagar por esos aterrizajes en Paine Field. Ello da lugar a un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, cuyo valor asciende al menos a 13,1 millones de dólares entre 2007 y 2024.[1782]

Argumentos de los Estados Unidos

7.498 Los Estados Unidos observan que el condado de Snohomish y Boeing convinieron a mediados de la década de 1990 en que Boeing pagaría un derecho anual máximo, que se incrementa en 60.000 dólares cada año para tener en cuenta la inflación y que cubre el uso por Boeing de las instalaciones de pista de aterrizaje y campo de aviación de Paine Field. Este acuerdo abarcaba los aterrizajes de todas las aeronaves civiles de Boeing, incluido el LCF 747. Si bien el condado de Snohomish convino en el MSA en modificar el acuerdo vigente con Boeing a fin de incluir la exención de todos los derechos de aterrizaje para las aeronaves LCF 747-400, esa "exención" es un mero reflejo de la práctica vigente, conforme a la cual, a cambio de pagar un derecho fijo, se exime del pago de los derechos por avión.[1783]

7.499 Los Estados Unidos explican que las partes negocian prórrogas periódicamente, dado que el Acuerdo de uso conjunto contiene una cláusula de extinción. En diciembre de 2002 Boeing y Paine Field prorrogaron su Acuerdo de uso conjunto de 2003 a 2005. En la prórroga de 2002, que es anterior al MSA, se declaraba específicamente que el Acuerdo "inclu{ía} la introducción, pruebas y producción de otros modelos de aeronaves sin ningún costo adicional para Boeing".[1784] Los Estados Unidos observan que el 7 de marzo de 2007 hubo otra prórroga del Acuerdo de uso conjunto, en la que se dispone que Boeing está autorizada a producir los modelos actuales y otros modelos de aeronaves y sus derivados sin ningún cargo adicional por el uso del campo de aviación para el aterrizaje y el despegue de vuelos de prueba, evaluación y entrega, y que, de conformidad con el MSA, no habrá derechos adicionales, ni cargas reducidas por suministro de combustible, para las operaciones del LCF 747 en las operaciones de pruebas de vuelo o de transporte de cargamento.[1785] Los Estados Unidos arguyen que el LCF 747 es una aeronave de Boeing y, como tal, está abarcada

[1782] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 170 y 171. Las Comunidades Europeas arguyen también que "tampoco tiene sentido que Boeing conviniera en pagar una tasa superior a los derechos de aterrizaje ordinarios de Paine Field". Las Comunidades Europeas cuestionan, porque falta información sobre las fuentes en que se basa, la Prueba documental 237 presentada por los Estados Unidos, *Boeing Landing Summary and Costs at Paine Field* (ICC), en la que éstos se apoyan para afirmar que Boeing paga una cuantía superior a las tasas ordinarias de Paine Field. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 170, nota 297.

[1783] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 560 y 561.

[1784] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 562. Los Estados Unidos arguyen que, en contra de lo que argumentan las Comunidades Europeas, esa prórroga no "modificó" el Acuerdo de uso conjunto para incluir operaciones correspondientes a otros modelos de aeronaves. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 b), párrafo 208, nota 251.

[1785] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 563. En esta prórroga de marzo de 2007 se dispone también que en los ejercicios de 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011, el montante total facturado a Boeing será el menor entre la cantidad devengada con arreglo a la fórmula de 1995 (apéndice A) y la "Cantidad Máxima". La "Cantidad Máxima" es de [***] para el año 2007, [***] para 2008, [***] para 2009, [***] para 2010 y [***] para 2011. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 563.

por el acuerdo inicial. En la prórroga de diciembre de 2002 del Acuerdo de uso conjunto de Boeing y Paine Field se explicitaba para mayor claridad que la exención de derechos de aterrizaje incluía otros modelos de aeronaves sin ningún costo adicional para Boeing. En consonancia con el acuerdo inicial y la prórroga de 2002, en la prórroga de marzo de 2007 del Acuerdo de uso conjunto se reitera el acuerdo preexistente conforme al cual el LCF 747 no estaría sujeto a derechos de aterrizaje adicionales. Por consiguiente, en el acuerdo inicial entre Boeing y el condado se establecía que el LCF 747 no estaría sujeto a derechos de aterrizaje por avión. Las prórrogas de diciembre de 2002 y marzo de 2007 y la disposición pertinente del MSA son un mero reflejo de la práctica vigente, según quedó establecida en el acuerdo inicial.[1786]

7.500 Los Estados Unidos arguyen que, del derecho anual máximo para el aterrizaje de todas las aeronaves de Boeing convenido entre Boeing y el condado de Snohomish y Paine Field, así como de la modificación del Acuerdo de uso conjunto de marzo de 2007, se desprende claramente que el condado no condona ningún ingreso que en otro caso percibiría por el aterrizaje del LCF 747.[1787] Los Estados Unidos aducen también que no hay ninguna prestación de servicios gratuitos a Boeing, porque la "exención" prevista en el MSA forma parte de los derechos que paga Boeing. Por lo tanto, no hay ninguna contribución financiera.[1788] Los Estados Unidos arguyen que no hay ningún beneficio para Boeing, puesto que, en virtud del arreglo sobre el derecho anual fijo, Boeing paga de hecho una tasa superior a los derechos ordinarios del aeropuerto para las LCA basados en el peso aterrizado y el número de aterrizajes.[1789]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.501 La cuestión que se plantea al Grupo Especial consiste en determinar si lo que las Comunidades Europeas caracterizan como un compromiso de eximir de los derechos de aterrizaje para el LCF 747 asumido por el condado de Snohomish en el MSA es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas arguyen que el compromiso de eximir de los derechos de aterrizaje para el LCF 747 que asume el condado de Snohomish en el MSA constituye una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y un suministro de bienes o servicios, en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Arguyen que esas contribuciones financieras otorgan un beneficio a Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos afirman que el condado no condona ningún ingreso que en otro caso habría percibido por los

[1786] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 b), párrafos 208 y 209. Desde un punto de vista más general, los Estados Unidos explican que el MSA es reflejo del esfuerzo del Estado de Washington y Boeing por abordar de manera global una serie de factores pertinentes a las operaciones de Boeing en dicho Estado. Respecto de algunos de esos factores -por ejemplo, los derechos de aterrizaje para los LCF 747-, Boeing y el Estado tenían ya una práctica consolidada que era satisfactoria para ambas partes y no precisaba de cambios. Dado que Boeing venía efectuando operaciones en el Estado de Washington desde muchos años antes de que se concertara el MSA, el Estado de Washington y Boeing simplemente trataron de dejar constancia en el MSA de la práctica vigente. Eso es lo que sucedió en relación con los derechos de aterrizaje para el LCF 747. Los Estados Unidos sostienen, por lo tanto, que las Comunidades Europeas siguen leyendo en el MSA obligaciones y beneficios que sencillamente no figuran en dicho Acuerdo. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafo 200.

[1787] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 564.

[1788] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 564.

[1789] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 565. Los Estados Unidos sostienen que en 2006 Boeing pagó **[***]** millones de dólares en derechos de aterrizaje con arreglo a su contrato, lo que equivale a **[***]** dólares por cada 1.000 libras de peso de aterrizaje bruto máximo aterrizadas en ese año. Esta cantidad es mayor que la que se hubiera cobrado a Boeing si hubiera pagado la tasa de aterrizaje ordinaria del aeropuerto. Dado que el peso de aterrizaje bruto máximo de Boeing fue de 201.156.892 libras en 2006, Boeing hubiera debido pagar en total 201.157 dólares en derechos de aterrizaje conforme a la tasa ordinaria, frente a los **[***]** millones que pagó en virtud del contrato. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 565.

aterrizajes del LCF 747, porque Boeing paga el "derecho anual máximo respecto del aterrizaje de todas las aeronaves de Boeing" en virtud del Acuerdo de uso conjunto de Paine Field, que es anterior al MSA. También aducen que no se prestan servicios a Boeing de forma gratuita. Los Estados Unidos aducen además que, si hay una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, no hay ningún beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.

7.502 En lo que sigue el Grupo Especial explica por qué considera que las Comunidades Europeas no han demostrado que el compromiso de eximir de los derechos de aterrizaje para el LCF 747 que asume el condado de Snohomish en el MSA constituya una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Es importante observar desde el principio que, incluso si el Grupo Especial hubiera constatado que esa medida es una subvención, tendría que constatar que no es pertinente para su análisis de la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas. Es necesario que el Grupo Especial examine si esa medida es una subvención a fin de evaluar la alegación de perjuicio grave de las Comunidades Europeas. La cuantía total de subvención que, según alegan las Comunidades Europeas, existe en esta diferencia incluye tanto "montos anteriores" como "montos futuros"; los montos "anteriores" son los correspondientes al período 1989-2006 y los "futuros", los correspondientes al período 2007-2024.[1790] Como se indica en la sección de este informe dedicada al perjuicio grave, el Grupo Especial considera apropiado evaluar la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas examinando los efectos de las subvenciones en el período 2004-2006.[1791] En el caso de la exención de derechos de aterrizaje para los LCF 747, la cuantía de la supuesta subvención corresponde íntegramente al período posterior a 2006. Según afirman las Comunidades Europeas, la cuantía de esa subvención es de 0 dólares en el período 1989-2006 y de 13,1 millones de dólares en el período 2007-2024.[1792] Como se expone en otra parte de este informe[1793], las Comunidades Europeas han explicado que las únicas cuantías de subvenciones posteriores a 2006 que son pertinentes para su alegación de perjuicio grave actual son las de determinadas subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing, incluida la exención de los derechos de aterrizaje para el LCF 747, que se preveía recibir en los años 2007, 2008 y 2009.[1794] Sin embargo, esas cuantías de subvención que se preveía recibir en el período posterior a 2006 son ajenas al análisis que hace el Grupo Especial de la alegación de perjuicio grave actual.[1795] Por otro lado, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal en relación con la amenaza de perjuicio grave.[1796] Por lo tanto, incluso si el Grupo Especial constatara que la supuesta exención de derechos de aterrizaje respecto del LCF 747 constituye una subvención específica, no tendría en cuenta la cuantía de esa subvención en su análisis de la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas.

7.503 El Grupo Especial procederá ahora a exponer las razones de su constatación de que las Comunidades Europeas no han demostrado que la medida en litigio constituya una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.504 El Grupo Especial observa a este respecto que las partes han formulado extensos argumentos sobre la cuestión fáctica de si, antes de la conclusión del MSA, el derecho anual máximo convenido entre Boeing y el condado de Snohomish se aplicaba al LCF 747. A este respecto, las Comunidades Europeas afirman que el derecho anual máximo previsto en el acuerdo sobre el derecho fijo anterior

---

[1790] Véase, por ejemplo, *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17.

[1791] Véase *infra*, párrafos 7.1676-7.1679.

[1792] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17.

[1793] Véase *supra*, párrafo 7.155.

[1794] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372. Las Comunidades Europeas consideran que la supuesta exención de los derechos de aterrizaje para el LCF 747 es una subvención que reduce los costos marginales de Boeing ocasionados por la producción del 787. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1230, figura 15.

[1795] Véase *infra*, párrafo 7.1813.

[1796] Véase *infra*, párrafos 7.1851-7.1853.

al MSA no se aplicaba al LCF 747. Los Estados Unidos afirman que la exención de derechos de aterrizaje prevista en el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA[1797] ya se aplicaba al LCF 747, y que en el MSA simplemente se deja constancia de esa práctica vigente.

7.505 Consideramos que las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas apoyan su pretensión relativa al alcance del acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA. Entre otras cosas, no nos resulta claro por qué en el MSA habría de singularizarse el LCF 747 y hacerse referencia específica a él si en el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA ya estaban abarcadas todas las aeronaves de Boeing, incluido el LCF 747. Recordamos además que en el MSA se estipulaba que el condado de Snohomish "*modificar{ía}* el acuerdo vigente con Boeing para incluir {en el MSA} la exención de todos los derechos de aterrizaje para las aeronaves 747-400 LCF".[1798] Observamos también que en una carta de prórroga de 7 de marzo de 2007 se dispone lo siguiente:

> "En virtud de esta prórroga del Acuerdo de uso conjunto, se autoriza a Boeing a producir los modelos actuales y otros modelos y derivados de aeronaves sin ningún cargo adicional por el uso del campo de aviación para el despegue y el aterrizaje en vuelos de prueba, evaluación y entrega. Además, *de conformidad con el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus*, no habrá derechos adicionales ni cargas reducidas por suministro de combustible, para las operaciones de los grandes cargueros (LCF) 747 en las operaciones de pruebas de vuelo o de transporte de cargamentos."[1799]

7.506 Creemos, por lo tanto, que las Comunidades Europeas han demostrado que el efecto del MSA fue modificar y ampliar el alcance del acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA para "incluir" los aterrizajes del LCF 747.

7.507 Sin embargo, no estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que de ello se siga que existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. A nuestro juicio, la única conclusión que se sigue de ello es que en el marco del MSA Boeing pudo renegociar su arreglo sobre el derecho fijo con el condado de Snohomish, tal y como en ocasiones anteriores habían renegociado los términos de dicho arreglo.[1800] Dicho de otro modo, la única conclusión que extraemos de ello es que el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA no abarcaba o "incluía" los derechos de aterrizaje para el LCF 747, y que el acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA abarca e incluye ahora dichos derechos.

7.508 A nuestro juicio, para establecer que esa modificación del acuerdo anterior al MSA da lugar a una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas han de aportar como mínimo algún tipo de comparación entre los términos del acuerdo posterior al MSA y el

---

[1797] Como se ha explicado *supra*, ese acuerdo, que las partes llaman el "Acuerdo de uso conjunto de 1996", ha sido objeto de una serie de prórrogas. Por motivos de sencillez y para facilitar la comprensión, llamamos al acuerdo anterior al MSA y sus prórrogas el "acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA" y al acuerdo posterior al MSA y sus prórrogas el "acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA".

[1798] *First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement, Exhibit E*, CE - Prueba documental 60 (sin cursivas en el original).

[1799] *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension*, 7 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 235 (ICC), párrafo 2 (sin cursivas en el original).

[1800] Por ejemplo, es de observar que en una carta de prórroga de 2002 las partes decidieron añadir una cláusula en la que se establecía lo siguiente: "este acuerdo incluye la introducción, pruebas y producción de otros modelos de aeronaves sin ningún costo adicional para Boeing". Véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 b), párrafo 181, donde se compara la Prórroga del Acuerdo de uso conjunto entre Boeing y Paine Field de 17 de diciembre de 2002, Estados Unidos - Prueba documental 234 (ICC), *con* la Prórroga del Acuerdo de uso conjunto entre Boeing y Paine Field de 25 de agosto de 1999, CE - Prueba documental 1190, *y* la Prórroga del Acuerdo de uso conjunto entre Boeing y Paine Field de 7 de diciembre de 2000, CE - Prueba documental 1191.

"derecho de aterrizaje ordinario" percibido de otros usuarios de Paine Field. Las Comunidades Europeas no han hecho tal cosa. Nos parece, en cambio, que lo que las Comunidades Europeas han hecho en realidad es utilizar el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA entre Boeing y el condado de Snohomish como punto de referencia, tanto con el fin de tratar de demostrar que el acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA entraña una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, como para tratar de establecer la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Sin embargo, este análisis nos plantea dificultades.

7.509 Con respecto a la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían, recordamos que el Órgano de Apelación ha aclarado lo siguiente:

> "{L}as palabras 'se condonen' sugieren que el gobierno ha renunciado a la facultad de percibir ingresos que en otro caso podría haber percibido. Esto no puede, sin embargo, ser una facultad en abstracto porque los gobiernos pueden en teoría gravar *todos* los ingresos. Por lo tanto, debe haber algún punto de referencia normativo, definido, que permita hacer una comparación entre los ingresos realmente percibidos y los ingresos que 'en otro caso' se habrían percibido ..."[1801]

7.510 No alcanzamos a ver cómo el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA concertado por Boeing con el condado de Snohomish puede considerarse un "punto de referencia normativo, definido", a efectos de determinar si, con arreglo al acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA, el condado de Snohomish condona ingresos que en otro caso percibiría.

7.511 Suponiendo, a efectos de argumentación, que, en virtud de dicho acuerdo, Paine Field proporcione a Boeing bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC[1802], encontramos la misma dificultad básica para determinar si el acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Más concretamente, suponiendo que los acuerdos entrañen un suministro de bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, el apartado d) del artículo 14 prevé una comparación con las "condiciones reinantes en el mercado":

> "no se considerará que el suministro de bienes o servicios o la compra de bienes por el gobierno confiere un beneficio, a menos que el suministro se haga por una remuneración inferior a la adecuada, o la compra se realice por una remuneración superior a la adecuada. La adecuación de la remuneración se determinará en relación con las condiciones reinantes en el mercado para el bien o servicio de que se trate, en el país de suministro o de compra (incluidas las de precio, calidad, disponibilidad, comerciabilidad, transporte y demás condiciones de compra o de venta)".

7.512 Tampoco en este caso creemos que el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA pueda tomarse como punto de referencia a este respecto. Antes bien, consideramos que es el derecho de aterrizaje ordinario percibido de otros usuarios de Paine Field lo que ha de servir de punto de referencia, tanto a efectos de los párrafos 1 a) 1) ii) y 1 b) del artículo 1 como a efectos del apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC. Estimamos que las Comunidades Europeas deben demostrar, respecto de ese punto de referencia, que los términos del acuerdo sobre el derecho fijo posterior

---

[1801] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 90 y 91 (las cursivas figuran en el original).

[1802] Observamos que los Estados Unidos no arguyen que los "bienes o servicios" que Paine Field proporciona a Boeing sean de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

al MSA concertado entre Boeing y el condado de Snohomish constituyen una subvención en el sentido del artículo 1.

7.513 Hemos de decir con claridad que no aceptamos sin más la afirmación, formulada por los Estados Unidos, de que "en virtud del arreglo sobre el derecho anual fijo, Boeing paga de hecho una tasa *superior* a los derechos ordinarios del aeropuerto para las LCA basados en el peso aterrizado y el número de aterrizajes".[1803] A este respecto, tomamos nota de la observación de las Comunidades Europeas, que señalan que la Prueba documental 237 presentada por los Estados Unidos[1804], en la que éstos fundamentan dicha afirmación, carece de información sobre las fuentes en las que se basa.[1805] La dificultad radica, más bien, en que el Grupo Especial no dispone de información que le permita establecer una comparación de los términos del acuerdo sobre derecho fijo posterior al MSA con los derechos de aterrizaje ordinarios de Paine Field. La información de que disponemos se reduce esencialmente, por el contrario, a lo siguiente:

a) Paine Field establece un derecho de aterrizaje ordinario sobre la base del peso aterrizado y el número de aterrizajes. El derecho de aterrizaje ordinario de Paine Field para las aeronaves que pesan más de 30.000 libras es de 1,00 dólar por cada 1.000 libras de peso de aterrizaje bruto máximo.[1806]

b) De conformidad con el acuerdo sobre el derecho fijo concertado con el condado de Snohomish con posterioridad al MSA, el derecho fijo anual que paga Boeing es de **[***]** en el año 2007, **[***]** en 2008, **[***]** en 2009, y **[***]** en 2010, y de **[***]** en 2011.[1807] Este acuerdo sobre el derecho fijo abarca e incluye ahora los costos de los aterrizajes del LCF, lo que antes no hacía.

7.514 Esta información nos sugiere que el acuerdo sobre el derecho fijo concertado entre Boeing y el condado de Snohomish con posterioridad al MSA es más favorable para Boeing que el acuerdo sobre el derecho fijo concertado entre las mismas partes con anterioridad al MSA. Sin embargo, esa información no basta para establecer la existencia de una subvención. Las Comunidades Europeas, en tanto que parte reclamante, están obligadas a demostrar que las medidas que impugnan constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Para demostrar que el arreglo sobre el derecho fijo concertado con Boeing con posterioridad al MSA constituye una subvención no es suficiente que las Comunidades Europeas demuestren (como creemos que han hecho) que el acuerdo sobre el derecho fijo posterior al MSA modificó el acuerdo sobre el derecho fijo anterior al MSA para incluir en su ámbito de aplicación los aterrizajes de los LCF. No lo es porque el acuerdo sobre el derecho fijo concertado entre Boeing y el condado de Snohomish con anterioridad al MSA no puede servir de punto de referencia en el análisis en el marco del artículo 1. Antes bien, el punto de referencia apropiado es el derecho de aterrizaje ordinario que Paine Field cobra a otros usuarios. Las Comunidades Europeas deben aportar algún tipo de comparación entre los derechos a que se hace referencia en los apartados a) y b), *supra*, es decir, algún tipo de comparación entre el acuerdo sobre el derecho fijo concertado por Boeing con posterioridad al MSA y el "derecho de aterrizaje ordinario" que Paine Field cobra a otros usuarios. Las Comunidades Europeas no han hecho tal cosa.[1808]

[1803] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 565 (sin cursivas en el original).

[1804] *Boeing Landing Summary and Costs at Paine Field*, Estados Unidos - Prueba documental 237 (ICC).

[1805] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 170.

[1806] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 244; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 565.

[1807] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 563; *Boeing-Paine Field Joint Use Agreement* (7 de marzo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 235 (ICC).

[1808] Observamos que este tipo de análisis es completamente distinto del que las Comunidades Europeas ofrecen en el párrafo 244 de su primera comunicación escrita y en los párrafos 165-167 de su segunda comunicación escrita. Véase *supra*, nota 1777.

Por consiguiente, no creemos que las Comunidades Europeas hayan satisfecho la carga de demostrar la existencia de una subvención.

7.515 Por las mismas razones que se expusieron en relación con las medidas fiscales del HB 2294 del Estado de Washington y las medidas del MSA relacionadas con la infraestructura, el Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han probado su argumento subsidiario, a saber, que la condonación de derechos de aterrizaje por efecto de la disposición relativa al cumplimiento total del artículo 10.4.1 del MSA constituye una subvención en forma de posible transferencia directa de fondos que otorga un beneficio.[1809]

Conclusión

7.516 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la "exención de derechos de aterrizaje para el LCF 747 en Paine Field" por el condado de Snohomish sea una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.**

iv) Ciudad de Everett y condado de Snohomish: tasas correspondientes a los servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado sanitario, eliminación de desechos sólidos y tratamiento de aguas residuales industriales

Introducción

7.517 Las Comunidades Europeas alegan que en el marco del MSA la ciudad de Everett y el condado de Snohomish han contraído compromisos de "congelar indefinidamente" las tasas cobradas a Boeing por determinados servicios públicos a los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA en 2003. Las Comunidades Europeas sostienen que la ciudad de Everett contrajo esos compromisos en relación con los servicios de abastecimiento de agua y de alcantarillado sanitario y las instalaciones para el tratamiento de aguas residuales industriales y que el condado de Snohomish los contrajo en relación con los servicios de eliminación de desechos sólidos.[1810] Las Comunidades Europeas aducen que esa congelación de las tasas de servicios públicos cobradas a Boeing da lugar a subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC y que la cuantía de esas subvenciones a la división de LCA de Boeing es de por lo menos 16,5 millones de dólares a lo largo del período 2004-2024.

7.518 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas interpretan de manera errónea las disposiciones pertinentes del MSA y que no existe ninguna subvención específica, porque Boeing paga por los servicios públicos las mismas tasas que pagan otros clientes comerciales, industriales y oficiales.

Las medidas en litigio

7.519 Con respecto al servicio de abastecimiento de agua el MSA dispone, en su parte pertinente, lo siguiente:

> "6.3.1 {...} La ciudad negociará con Boeing un contrato de abastecimiento de agua en el que las tasas correspondientes se fijarán a los niveles actuales durante un período acordado."[1811] ...

[1809] Véase *supra*, párrafos 7.159-7.167 y párrafos 7.173-7.178.
[1810] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 271.
[1811] MSA, artículo 6.3.1, CE - Prueba documental 58.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "6.3.2 La ciudad promete, asevera y garantiza a Boeing que: {...} (d) las tasas y derechos totales cobrados por el servicio de abastecimiento de agua al sitio de las instalaciones no serán superiores a los montos previstos en el apéndice C-1."[1812]

El apéndice C-1 dispone que "{e}l sitio será abastecido con agua por los servicios municipales a una tasa media de 0,65 dólares por 1.000 galones"[1813] y que las "{T}asas y derechos totales máximos" se fijan conforme a la "tasa regulada aplicable de las tarifas".[1814]

7.520 Con respecto al servicio de alcantarillado sanitario y el servicio de tratamiento de aguas residuales industriales, el MSA dispone, en su parte pertinente, lo siguiente:

> "6.4.2 La ciudad también promete, asevera y garantiza a Boeing que: {...} las tasas y derechos totales cobrados por los servicios de alcantarillado sanitario y/o POTW {obras de propiedad pública para el tratamiento de aguas} suministrados al sitio de las instalaciones no serán superiores a los montos previstos en el apéndice C-2."[1815]

> "6.6.2 La ciudad promete, asevera y garantiza a Boeing que: {...} las tasas y derechos totales cobrados por el tratamiento de aguas residuales en relación con el Proyecto Olympus no serán superiores a los montos previstos en el apéndice C-4."[1816]

El apéndice C-2 dispone que "{e}l proyecto será servido por la línea de alcantarillado municipal a una tasa media de 4,18 dólares por 1.000 galones por día"[1817] y que las "{T}asas y derechos totales máximos" se fijan conforme a la "tasa regulada aplicable de las tarifas".[1818]

7.521 Con respecto a los servicios de eliminación de desechos sólidos el MSA dispone, en su parte pertinente, lo siguiente:

> "Las tasas y derechos totales cobrados por la eliminación de desechos sólidos en relación con el Proyecto Olympus no serán superiores a los montos previstos en el apéndice C-3."[1819]

El apéndice C-3 dispone que "{e}l condado suministra servicios de eliminación de desechos sólidos utilizando la instalación destinada al traslado de desechos sólidos situada en el aeropuerto de Paine Field y el vertedero de Roosevelt situado en el condado de Klickitat. Los derechos actuales de

---

[1812] MSA, artículo 6.3.2, CE - Prueba documental 58.

[1813] MSA, párrafo 1 del apéndice C-1 y CE - Prueba documental 59. Las Comunidades Europeas señalan que ello equivale a 0,486 dólares por 100 pies cúbicos. Las Comunidades Europeas afirman que la tasa aplicable a Boeing es en rigor igual a la tasa fijada por la ciudad de Everett para el año 2003, equivalente a 0,485 dólares por 100 pies cúbicos de agua consumida por encima de 15.000 pies cúbicos -es decir, la tasa marginal aplicable a Boeing por el agua teniendo en cuenta los grandes volúmenes de agua que consume-. En ese contexto, las Comunidades Europeas explican que, dado que la ciudad tiene una estructura tarifaria estratificada respecto de los primeros 15.000 pies cúbicos de agua consumida, "tiene sentido que la tasa media de Boeing sea ligeramente superior a su tasa marginal". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 272, nota 423.

[1814] MSA, párrafo 6 del apéndice C-1, CE - Prueba documental 59.

[1815] MSA, artículo 6.4.2, CE - Prueba documental 58.

[1816] MSA, artículo 6.6.2, CE - Prueba documental 58.

[1817] MSA, párrafo 1 del apéndice C-2 y párrafo 1 del apéndice C-4, CE - Prueba documental 59. Las Comunidades Europeas señalan que ello equivale a 3,127 dólares por 100 pies cúbicos y que esa tasa es en rigor igual a la tasa fijada por la ciudad de Everett para el año 2003, equivalente a 3,128 dólares por 100 pies cúbicos de servicios de alcantarillado. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 272, nota 424.

[1818] MSA, párrafo 6 del apéndice C-2 y párrafo 6 del apéndice C-4, CE - Prueba documental 59.

[1819] MSA, artículo 6.5.2, CE - Prueba documental 58.

vertimiento de basuras son de 89 dólares por tonelada y el precio correspondiente a su transporte es de 85 dólares por contenedor de 10 toneladas".[1820] Asimismo dispone que las "{T}asas y derechos totales máximos" se fijan conforme a la "tasa regulada aplicable de las tarifas".[1821]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.522 El argumento principal de las Comunidades Europeas con respecto a la existencia de una contribución financiera es que al congelar las tasas cobradas a Boeing por determinados servicios públicos la ciudad de Everett y el condado de Snohomish están condonando ingresos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1822] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas aducen que cabe considerar que las medidas en litigio constituyen una garantía frente a futuros incrementos de las tasas de servicios públicos por la cual Boeing no está obligada a pagar prima alguna, lo que por consiguiente equivale a una posible transferencia directa de fondos a tenor del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. Asimismo, las Comunidades Europeas afirman que el hecho de que el Estado de Washington esté obligado a proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente si no pudiera conceder la congelación de las tasas de servicios públicos propiamente dicha, también demuestra que existe una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.[1823]

7.523 Las Comunidades Europeas sostienen que en virtud del MSA la ciudad de Everett y el condado de Snohomish se comprometen a congelar las tasas de servicios públicos a los niveles de 2003 pues la expresión "tasa regulada aplicable de las tarifas" que figura en los apéndices pertinentes del MSA se refiere a la tasa aplicable el 19 de diciembre de 2003, es decir, en la fecha de celebración del MSA.[1824] Las Comunidades Europeas aducen que este compromiso constituye ingresos condonados que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque la ciudad de Everett y el condado de Snohomish condonan ingresos que en otro caso recaudarían de Boeing cuando incrementen en el futuro las tasas de esos servicios para entidades distintas de Boeing, puesto que deben seguir el ritmo de la inflación, el alza de los costos, etc. Las Comunidades Europeas toman nota de que las referencias normativas pertinentes para efectuar el análisis al amparo del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 son las tasas vigentes de servicios públicos establecidas mediante ordenanza local.[1825] La comparación de las tasas congeladas a los niveles de 2003 con tales referencias normativas[1826] demuestra que hay una condonación de ingresos que en otro caso se percibirían.[1827]

7.524 Las Comunidades Europeas afirman que la cuantía de la contribución financiera suministrada por las medidas en litigio puede estimarse en 16,5 millones de dólares desde 2004 hasta 2024.[1828]

[1820] MSA, párrafo 1 del apéndice C-3, CE - Prueba documental 59.
[1821] MSA, párrafo 6 del apéndice C-3, CE - Prueba documental 59.
[1822] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 274.
[1823] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 275.
[1824] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 272.
[1825] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 199, nota 354. Concretamente, con respecto a las tasas de servicios de abastecimiento de agua, *Everett Ordinance 2805-04*, CE - Prueba documental 150; y respecto a las tasas de alcantarillado, *Everett Ordinance 2804-04*, CE - Prueba documental 153.
[1826] *Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing*, CE - Prueba documental 22.
[1827] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 199, nota 354.
[1828] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17; *Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing*, CE - Prueba documental 22; *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27. Las Comunidades Europeas explican que sus estimaciones están basadas en los expedientes públicos recibidos de la ciudad de Everett concernientes a las tasas de los servicios de abastecimiento de agua y alcantarillado y al consumo histórico de esos servicios por parte de Boeing. *City of*

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.525 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que el MSA simplemente exige que Boeing pague las tasas de servicios públicos fijadas por ordenanza. El MSA dispone que "las tasas y derechos totales cobrados" a Boeing en relación con los servicios de agua, alcantarillado, desechos sólidos y aguas residuales no serán superiores a "la(s) tasa(s) regulada(s) aplicable(s) de las tarifas", lo que debe entenderse como las tasas vigentes el 19 de diciembre de 2003 -la fecha de celebración del MSA-. Además, las Comunidades Europeas destacan el hecho de que, en lo que respecta a las tasas de abastecimiento de agua, el MSA dispone explícitamente que la ciudad de Everett "negociará con Boeing un contrato de abastecimiento de agua en el que las tasas correspondientes se fijarán a los niveles actuales durante un período acordado". Interpretar que las disposiciones en cuestión del MSA requieren que Boeing simplemente pague las tasas de servicios públicos fijadas mediante ordenanza equivaldría a eliminarlas, porque si no se alcanza otro acuerdo Boeing estaría obligada a pagar las tasas de servicios públicos fijadas por ordenanza.[1829]

7.526 Las Comunidades Europeas sostienen que el argumento de los Estados Unidos de que el Estado de Washington prohíbe que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish cobren tasas preferenciales a Boeing es a la vez incorrecto e irrelevante. Aunque los Estados Unidos se apoyan en una disposición del Código Revisado de Washington según la cual las tasas correspondientes a los servicios de agua, alcantarillado y desechos sólidos "deben ser uniformes para la misma clase de clientes o servicios", esos mismos artículos del Código Revisado de Washington permiten que las localidades "en ejercicio de {sus} facultades discrecionales" consideren varios factores al establecer las tasas correspondientes a distintas clases de clientes, entre ellos la cantidad del servicio requerido y, sobre todo, "cualquier otro asunto que refleje una diferencia razonable como fundamento de la distinción".[1830] A la luz de la magnitud de sus operaciones, Boeing es de lejos el mayor consumidor de servicios públicos en la ciudad de Everett y en el condado de Snohomish. De ahí que la legislación del Estado de Washington permita que la ciudad y el condado tomen en consideración la importancia de Boeing a la hora de fijar sus tasas de servicios públicos.[1831]

7.527 Las Comunidades Europeas sostienen que, aun suponiendo que la legislación del Estado de Washington impide por alguna razón que la ciudad y el condado cobren tasas preferenciales a Boeing, esa circunstancia no cambia el hecho de que el compromiso previsto en el MSA de congelar las tasas de servicios públicos de Boeing tenga como resultado una contribución financiera. Habida cuenta de que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish contrajeron ese compromiso en el MSA, Boeing tiene garantía del mismo en virtud de la disposición relativa al "cumplimiento total" que figura en dicho acuerdo.[1832] Las Comunidades Europeas aducen asimismo que los Estados Unidos no proporcionan pruebas en apoyo de su argumento según el cual Boeing efectivamente paga las mismas tasas de servicios públicos que pagan los demás clientes industriales. Por otra parte, incluso si Boeing ha pagado hasta ahora las mismas tasas de servicios públicos que los demás clientes industriales, dispone de un derecho exigible en virtud del MSA que le permite solicitar el reembolso de los montos pagados en cuantía superior a la que adeudaría conforme a las tasas de 2003.[1833] Las Comunidades

---

Everett Utility Rate FOIA Response, CE - Prueba documental 154. Las Comunidades Europeas señalan asimismo que esa estimación no tiene en cuenta el impacto de la congelación de las tasas relativas a los desechos sólidos porque el condado de Snohomish no facilitó ninguna información respecto al consumo de servicios de eliminación de desechos sólidos por parte de Boeing que pudiera servir de fundamento para efectuar una estimación. *Snohomish County Solid Waste FOIA Response*, CE - Prueba documental 155; *Summary of Denials to Requests for Government Information*, CE - Prueba documental 28, página 6.

[1829] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 193 y 194.

[1830] *Wash. Rev. Code § 35.92.010*, Estados Unidos - Prueba documental 231; *Wash. Rev. Code § 35.92.020(2)*, Estados Unidos - Prueba documental 232; *Wash. Rev. Code § 35.67.020(2)*, Estados Unidos - Prueba documental 233.

[1831] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 195.

[1832] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 196.

[1833] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 198; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafo 177.

Europeas sostienen que su interpretación de la existencia de una congelación de las tasas de servicios públicos correspondientes a Boeing está confirmada en un comunicado de prensa emitido por una organización de estudio de políticas públicas situada en el Estado de Washington.[1834]

7.528 En sus observaciones sobre una respuesta de los Estados Unidos a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos siguen haciendo una lectura que declara inexistentes las disposiciones pertinentes del MSA, en contravención de la legislación contractual del Estado de Washington. El MSA establece que "las tasas y derechos totales" cobrados por un tipo determinado de servicio "no serán superiores a los montos previstos" en determinados apéndices y esos apéndices describen expresamente los montos específicos de las tasas cobradas por los servicios en cuestión. Por otra parte, los apéndices establecen que las tasas y derechos totales máximos son la tasa regulada aplicable de las tarifas. El hecho de que la frase "tasa regulada aplicable de las tarifas" no tenga una connotación temporal específica, como aducen los Estados Unidos, es irrelevante porque la connotación temporal se deriva de la declaración según la cual las tasas de Boeing "no serán superiores" a determinados montos específicos.[1835] Una lectura de las disposiciones del MSA según la cual éstas simplemente significan que el "régimen jurídico vigente con anterioridad al MSA ... continúa aplicándose"[1836] y que "{e}l MSA no hace más que confirmar que las tasas de servicios públicos fijadas regularmente mediante reglamentos locales se aplican a las operaciones de Boeing"[1837] equivale a considerar inexistentes esas disposiciones.[1838]

7.529 Las Comunidades Europeas aducen que la congelación de las tasas de servicios públicos por parte de la ciudad de Everett y el condado de Snohomish otorga "beneficios" a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque se refiere expresamente a la producción de aeronaves comerciales y se concede a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado.[1839] El beneficio derivado de esa congelación de las tasas de servicios públicos es la diferencia entre las tasas congeladas para Boeing y las tasas aumentadas que la ciudad cobre en el futuro a otras entidades de Everett.[1840]

7.530 Las Comunidades Europeas aducen que la congelación de las tasas de servicios públicos es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque forma parte de un acuerdo celebrado específicamente entre Boeing y la ciudad de Everett y el condado de Snohomish y porque el MSA dispone que la ciudad y el condado congelarán las tasas de esos servicios públicos únicamente respecto de Boeing.[1841] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas aducen que la congelación de las tasas de servicios públicos es específica a tenor del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC puesto que el MSA deja claro que sólo se aplicará a Boeing y que los antecedentes del

[1834] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 145, párrafo 140, donde se hace referencia a *Details of Boeing Agreement Revealed, Evergreen Freedom Foundation Press Release*, 21 de enero de 2004, CE - Prueba documental 56.

[1835] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafos 172 y 173. En relación con los servicios de abastecimiento de agua, las Comunidades Europeas aducen que la connotación temporal también se deriva de la disposición del MSA según la cual la ciudad de Everett "negociará con Boeing un contrato de abastecimiento de agua en el que las tasas correspondientes se fijarán a los niveles actuales durante un período acordado". Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 266, párrafo 173, nota 321.

[1836] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafo 200.

[1837] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafo 201.

[1838] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366, párrafo 175.

[1839] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 281.

[1840] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 279.

[1841] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 282.

"paquete de incentivos para Boeing" demuestran que la congelación de las tasas tiene por objeto beneficiar directamente la producción de LCA de Boeing.[1842]

Argumentos de los Estados Unidos

7.531 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas afirman erróneamente que el Estado de Washington ha concedido a Boeing una subvención incompatible con las normas de la OMC al congelar las tasas que debe pagar por determinados servicios públicos. Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas interpretan de manera fundamentalmente errónea las disposiciones del MSA y que Boeing paga las mismas tasas que los demás clientes comerciales, industriales y oficiales.[1843] El MSA dispone que las "Tasas y derechos totales máximos" correspondientes a los servicios públicos en cuestión serán la "tasa regulada aplicable de las tarifas".[1844] Sin embargo, la "tasa regulada aplicable de las tarifas" se fija mediante ordenanza. Las tasas vigentes por abastecimiento de agua figuran actualmente en la Ordenanza 2805-04, las tasas de alcantarillado, en la Ordenanza 2804-04 y las tasas correspondientes a los desechos sólidos, en la Ordenanza 2753-04.[1845] Por tanto, la legislación exige a Boeing pagar por los servicios en cuestión las mismas tasas que pagan los demás clientes definidos como "comerciales, industriales u oficiales" a tenor de la ordenanza municipal, que incluye a todos los clientes minoristas de la ciudad de Everett, a excepción de los clientes domésticos. Por otra parte, esas tasas se han incrementado respecto al agua, el alcantarillado, las aguas residuales y la eliminación de desechos sólidos desde la suscripción del MSA en 2003[1846] y Boeing está sujeta a esas tasas superiores. Por consiguiente, las Comunidades Europeas carecen de fundamento para alegar que las tasas de servicios públicos de la ciudad de Everett y del condado de Snohomish confieren una subvención a Boeing.[1847] Los Estados Unidos destacan asimismo que cobrar una tasa preferencial a Boeing constituiría una infracción de la legislación del Estado de Washington que prescribe que no se cobrará ninguna tasa de servicios públicos "que sea inferior al costo del agua y del servicio suministrado a la categoría de clientes a los que éste se presta".[1848]

7.532 Los Estados Unidos aducen que, si bien el MSA no establece una definición de "tasa regulada aplicable de las tarifas" en cuanto a los servicios públicos, si se interpreta a la luz del sentido corriente de sus términos es claro que la frase denota un concepto dinámico y no excluye en modo alguno la modificación de la tasa de servicios públicos a lo largo del tiempo. El MSA simplemente confirma que las tasas de servicios públicos fijadas regularmente mediante reglamentos locales se aplican a las operaciones de Boeing.[1849] Además, los Estados Unidos afirman que con arreglo a la legislación del Estado de Washington, y puesto que el MSA no contiene una definición de "tasa regulada aplicable de las tarifas", la interpretación de esa frase se regirá por el sentido corriente de las palabras que la integran. El sentido corriente de la palabra "*applicable*" ("aplicable") es "*able to be applied (to a purpose etc.); having reference, relevant*" ("que puede ser aplicado (*a* una finalidad, etc.); que guarda relación, pertinente").[1850] La expresión no tiene una connotación temporal concreta y, dado su sentido corriente, no excluye de ningún modo la posibilidad de hacer ajustes periódicos a la tasa aplicable.[1851] En consonancia con ese significado directo, el Estado de Washington interpretó que la

[1842] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 283.
[1843] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 554.
[1844] MSA, apéndices C-1, C-2, C-3 y C-4, CE - Prueba documental 59.
[1845] *City of Everett Water Ordinance 2805-04*, Estados Unidos - Prueba documental 227; *City of Everett Sewer Ordinance 2804-04*, Estados Unidos - Prueba documental 228; y *City of Everett Solid Waste Ordinance 2753-04*, Estados Unidos - Prueba documental 229.
[1846] *Everett Utilities Rate Tables for 2004, 2006, and 2007*, Estados Unidos - Prueba documental 230.
[1847] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 555.
[1848] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 556.
[1849] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 201.
[1850] *New Shorter Oxford English Dictionary*, página 99.
[1851] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 202.

tasa "aplicable" en este contexto es un concepto dinámico en el sentido de que la tasa aplicable puede ser ajustada periódicamente. Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que la tasa "aplicable" debe ser la tasa vigente en el momento de la celebración del MSA sin que haya posibilidad de hacerle ajustes, ya que esa lectura es incompatible con la interpretación que hace el Estado de Washington de esa disposición y no encuentra apoyo en el texto del MSA.[1852]

7.533 Los Estados Unidos sostienen que un nuevo examen de las palabras "*regulated*" ("regulada"), "*tariff*" ("tarifa") y "*rate*" ("tasa"), también confirma lo antedicho. El sentido corriente de la palabra "*regulate*" ("regular") es "*control, govern, or direct by rule or regulations; subject to guidance or restriction; adapt to circumstances or surroundings*" ("controlar, gobernar o dirigir mediante reglas o reglamentos; someter a orientaciones o restricciones; adaptar a las circunstancias o al entorno").[1853] Por consiguiente, algo que está regulado está sujeto a control, gobierno o dirección mediante reglas o reglamentos y está sujeto a orientaciones o restricciones.[1854] Además, la palabra "*tariff*" ("tarifa") se define como "*a table or scale of fixed charges made by a private or public business, as a list of prices for a hotel, a schedule of rates payable for a public utility, etc.*") ("una tabla o una escala de cobros fijos efectuados por empresas públicas o privadas, como por ejemplo la lista de precios de un hotel, la lista de las tasas pagaderas por el suministro de un servicio público, etc."[1855] y "*rate*" ("tasa") se define como "*the price paid or charged for a thing or class of things;* esp. *an amount paid or charged for a certain quantity of a commodity, work, etc.; a fixed or assigned price, charge, or value*" ("el precio pagado o cobrado por una cosa o clase de cosas; *especialmente* el importe pagado o cobrado por una determinada cantidad de un producto, un trabajo, etc.; precio, carga o valor fijos o asignados").[1856] Los Estados Unidos aducen que ninguna de estas expresiones tiene la connotación temporal que las Comunidades Europeas sugieren.[1857]

7.534 Por último, los Estados Unidos sostienen que han aportado una importante cantidad de pruebas que demuestran que la aseveración de las Comunidades Europeas de que el Estado de Washington contrajo en virtud del MSA el compromiso de congelar las tasas de servicios públicos de Boeing a los niveles vigentes en el momento de celebrar el MSA es inexacto y no encuentra apoyo en el texto del MSA.[1858] El hecho de que las tasas pagadas por Boeing por el agua, la filtración y el alcantarillado hayan en efecto aumentado entre 2004 y 2007 demuestra que el Estado de Washington no contrajo el referido compromiso de congelar las tasas para Boeing.[1859]

7.535 Los Estados Unidos afirman que las medidas en litigio no confieren ningún beneficio a Boeing por cuanto Boeing no recibe los servicios públicos a tasas inferiores a las tasas de mercado pagadas por los demás usuarios. Los Estados Unidos aducen asimismo que las tasas de servicios públicos que Boeing paga no son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC toda vez que la "tasa regulada aplicable de las tarifas" es la misma tasa que se cobra a los demás clientes comerciales, industriales y públicos. Además, la legislación del Estado de Washington prescribe que las tasas de servicios públicos no serán discriminatorias entre clientes y categorías de clientes cuya ubicación sea análoga. Los Estados Unidos consideran asimismo que las tasas de servicios públicos no son específicas en virtud del párrafo 1 b) del artículo 2 porque las tasas se establecen mediante ordenanza y para ello existen criterios objetivos.[1860]

[1852] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 203.
[1853] *New Shorter Oxford English Dictionary*, página 2530.
[1854] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 204.
[1855] *New Shorter Oxford English Dictionary*, página 3222.
[1856] *New Shorter Oxford English Dictionary*, página 2481.
[1857] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 205.
[1858] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 206.
[1859] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 366 a), párrafo 207.
[1860] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 557 y 558.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.536 Las Comunidades Europeas aducen que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish contrajeron en el marco del MSA el compromiso de congelar las tasas cobradas a Boeing por determinados servicios públicos a los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA. Lo que el Grupo Especial debe dilucidar es si esa supuesta medida constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

7.537 Antes de proceder a examinar si las Comunidades Europeas han demostrado que existe una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial observa que la importancia de esa supuesta subvención en el contexto global de la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas es muy limitada. El Grupo Especial debe abordar la cuestión de si esa medida es una subvención a efectos de la evaluación de la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas. La cuantía total de las subvenciones que a juicio de las Comunidades Europeas existen en la presente diferencia comprende tanto los "montos anteriores" como los "montos futuros", donde las expresiones "anteriores" y "futuros" se refieren a los períodos 1989-2006 y 2007-2024[1861], respectivamente. Como se indica en la sección del presente informe relativa al perjuicio grave, el Grupo Especial considera apropiado evaluar la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas examinando los efectos de las subvenciones a lo largo del período 2004-2006. [1862] Si bien las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing como resultado de la supuesta congelación de las tasas de servicios públicos es de 16,5 millones de dólares para el período 2004-2024, la mayor parte de dicha cuantía corresponde al período posterior a 2006. Según las Comunidades Europeas, la cuantía de esa subvención en el período 2004-2006 es de 0,4 millones de dólares mientras que para el período 2007-2024 es de 16,1 millones de dólares.[1863] Por consiguiente, la cifra de 16,5 millones de dólares está integrada casi en su totalidad por la cuantía de las subvenciones correspondientes al período posterior a 2006. Como se ha examinado en otra parte de este informe[1864], las Comunidades Europeas han explicado que la única cuantía de las subvenciones posteriores a 2006 que es pertinente para su alegación de perjuicio grave actual es la cuantía de determinadas subvenciones recurrentes que reducen los costos marginales unitarios de Boeing.[1865] Las Comunidades Europeas dan a la congelación de las tasas de servicios públicos el trato de una subvención que incrementa el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing más que el de una subvención que reduce los costos marginales unitarios de Boeing.[1866] Por lo tanto, parece ser que la cuantía de las subvenciones posteriores a 2006 derivadas de la congelación de las tasas de servicios públicos sencillamente no desempeña ninguna función en la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas. En su propio análisis del perjuicio grave actual, el Grupo Especial tampoco se apoya en la cuantía de las subvenciones correspondientes al período posterior a 2006. Por otra parte, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal en relación con la amenaza de perjuicio grave.[1867] En consecuencia, el Grupo Especial considera necesario formular una constatación con respecto a si la congelación de las tasas de servicios públicos constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC solamente en lo concerniente al período 2004-2006. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la supuesta subvención en ese período es de 0,4 millones de dólares.

[1861] Véase, por ejemplo, *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17.
[1862] Véanse *infra*, párrafos 7.1676-7.1679.
[1863] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17; *Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing*, CE - Prueba documental 22.
[1864] Véase *supra*, párrafo 7.155.
[1865] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 372.
[1866] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1230, figura 15.
[1867] Véanse *infra*, párrafos 7.1851-7.1853.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.538 Por lo que respecta a si la supuesta congelación de las tasas de servicios públicos dio lugar a una subvención específica en el período 2004-2006, el Grupo Especial, basándose en las pruebas de que dispone, constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish hayan contraído en virtud del MSA el compromiso de congelar las tasas cobradas a Boeing por el uso de determinados servicios públicos a los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA.

7.539 En primer lugar, en el MSA no se establece que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish hayan contraído el compromiso de no incrementar las tasas de los servicios públicos consumidos por Boeing más allá del nivel aplicable en el momento de la celebración del MSA. Antes bien, el MSA obliga a Boeing a pagar "la tasa regulada aplicable de las tarifas". El Grupo Especial considera que la frase "tasa regulada aplicable de las tarifas" que figura en los apéndices C-1, C-2 y C-4 del MSA debería entenderse en su sentido corriente, es decir, como una tasa que puede ajustarse periódicamente más que una tasa fija situada en un nivel dado.

7.540 En segundo lugar, el contexto de estas expresiones no apoya la interpretación que hacen las Comunidades Europeas del MSA. Aunque las Comunidades Europeas se basan, entre otras cosas, en la declaración del artículo 6.3.1 del MSA en la cual se establece que "{l}a ciudad negociará con Boeing un contrato de abastecimiento de agua en el que las tasas correspondientes se fijarán a los niveles actuales durante un período acordado", esta declaración de hecho contradice el argumento de las Comunidades Europeas de que la ciudad de Everett contrajo en el MSA el compromiso de no incrementar las tasas de determinados servicios públicos por encima del nivel aplicable en 2003. Si, como aducen las Comunidades Europeas, algunas declaraciones contenidas en el MSA[1868] establecen que la ciudad tiene obligación de "congelar indefinidamente" las tasas a los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA, resulta difícil entender la razón por la cual el MSA prevé la negociación de un contrato de abastecimiento de agua "en el que las tasas correspondientes se fijarán a los niveles actuales durante un período acordado". Esta oración muestra que la intención de las partes era que la cuestión de la fijación de las tasas de abastecimiento de agua a su nivel actual y por un período acordado fuera objeto de un contrato que habría de negociarse entre la ciudad de Everett y Boeing.[1869] Además, esta oración está precedida por una que dice que: "{l}a ciudad espera que en el futuro previsible haya estabilidad en las tasas". Si la ciudad hubiese en realidad contraído el compromiso jurídico de congelar las tasas de servicios públicos al nivel aplicable en 2003, la declaración según la cual "espera que en el futuro previsible haya estabilidad en las tasas" sería irrelevante.

7.541 En tercer lugar, el Grupo Especial considera que las pruebas que tiene ante sí revelan que las tasas cobradas a Boeing por la ciudad de Everett y el condado de Snohomish por el uso de determinados servicios públicos se han incrementado efectivamente desde 2003. En lo que respecta al servicio de abastecimiento de agua, el apéndice C-1 del MSA dispone que "el abastecimiento de agua municipal al sitio se proporciona a una tasa media de 0,65 dólares por 1.000 galones", lo que según las Comunidades Europeas equivale a 0,486 dólares por 100 pies cúbicos. El Grupo Especial tiene ante sí pruebas relativas al consumo de agua de Boeing y a los pagos efectuados por Boeing en relación con el servicio de abastecimiento de agua en el período 2000-2006.[1870] Sobre la base de esas pruebas, es posible calcular la tasa unitaria pagada por Boeing por los servicios del agua, dividiendo el importe total de los pagos efectuados por Boeing por la cantidad del consumo de agua de Boeing.

[1868] Las declaraciones pertinentes son que "las tasas y derechos totales cobrados" por determinados servicios públicos "no serán superiores a los montos previstos en" los apéndices del MSA y que las "tasas y derechos totales máximos" serán la "tasa regulada aplicable de las tarifas".

[1869] Las Comunidades Europeas no han demostrado que ese contrato se haya celebrado.

[1870] Estas pruebas consisten en datos proporcionados por la ciudad de Everett a las Comunidades Europeas en respuesta a una solicitud presentada con arreglo a la Ley de Libertad de Información. *City of Everett Utility Rate FOIA Response*, CE - Prueba documental 154.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Ese cálculo muestra que la tasa pagada por Boeing por 100 pies cúbicos de agua consumida en 2006 fue claramente superior a la tasa mencionada en el MSA. Por lo que respecta al servicio de alcantarillado sanitario y al servicio de tratamiento de aguas residuales industriales, el apéndice C-2 del MSA establece que "{e}l proyecto será servido por la línea de alcantarillado municipal a la tasa media de 4,18 dólares por 1.000 galones por día", lo que según las Comunidades Europeas equivale a 3,127 dólares por 100 pies cúbicos. El Grupo Especial tiene ante sí pruebas relativas al consumo de Boeing y a los pagos efectuados por Boeing respecto de los servicios de alcantarillado sanitario y tratamiento de aguas residuales industriales en el período 2000-2006.[1871] Sobre la base de esas pruebas, es posible calcular la tasa unitaria pagada por Boeing por esos servicios, dividiendo el importe total de los pagos efectuados por la cantidad del consumo de Boeing. Ese cálculo muestra que las tasas pagadas por Boeing por 100 pies cúbicos por los servicios de alcantarillado en el período posterior a 2003 fueron claramente superiores a la tasa mencionada en el MSA.

7.542 Las Comunidades Europeas reconocen que "{s}egún la ciudad de Everett, Boeing efectuó en 2004 y 2005 pagos por servicios de alcantarillado con arreglo a las tasas más elevadas vigentes en 2004 y 2005". Sin embargo, "dado que el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus *Master Site* impone a la ciudad la obligación legal de fijar las tasas del servicio de alcantarillado correspondientes a Boeing al nivel de 2003, las Comunidades Europeas suponen que Boeing recibirá (o puede haber recibido ya) reembolsos correspondientes a 2004 y 2005 equivalentes a la diferencia entre lo que pagó y lo que habría pagado a las tasas de 2003".[1872] El Grupo Especial considera que una interpretación más lógica del hecho de que Boeing haya pagado en realidad por los servicios de alcantarillado montos a tasas superiores a la tasa vigente en 2003 es que el MSA sencillamente no obligaba a la ciudad de Everett a congelar esa tasa a su nivel de 2003. El Grupo Especial señala a este respecto que no tiene ante sí pruebas que apoyen la afirmación de que Boeing recibió el reembolso de los montos pagados en 2004 y 2005 por encima de la tasa vigente en 2003.

7.543 En cuarto lugar, el Grupo Especial considera que otras pruebas de que dispone en relación con los diferentes incentivos facilitados por el Estado de Washington a Boeing corroboran la opinión de que el MSA no obligaba a la ciudad de Everett y al condado de Snohomish a congelar indefinidamente las tasas de determinados servicios públicos utilizados por Boeing. Por ejemplo, un documento presentado por las Comunidades Europeas que recoge las respuestas del Gobernador del Estado de Washington a preguntas frecuentes en relación con el contenido del MSA dice que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish contrajeron compromisos concernientes a las "{m}ejoras de infraestructura y servicios tales como agua, alcantarillado o tratamiento de desechos sólidos que Boeing estime necesarias (apéndice C del Acuerdo). Los costos serán recuperados mediante los ingresos derivados de la recaudación de tasas o de las tarifas pertinentes".[1873] No hay nada en ese documento que indique que la ciudad de Everett y el condado de Snohomish habían convenido en fijar determinadas tasas a los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA.

7.544 El Grupo Especial toma nota de que las Comunidades Europeas también alegan que el condado de Snohomish contrajo en el marco del MSA el compromiso de congelar indefinidamente la tasa cobrada a Boeing por los servicios de eliminación de desechos sólidos. Sin embargo, dado que el condado de Snohomish no pudo facilitar datos sobre el consumo anual de servicios de eliminación de desechos sólidos por parte de Boeing ni sobre el monto de los pagos anuales efectuados por Boeing

[1871] Véase *supra*, nota 1870.

[1872] *Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing*, página 4, nota 4, CE - Prueba documental 22. Véase asimismo, *City of Everett Utility Rate FOIA Response*, CE - Prueba documental 154; *Everett Utilities Rate Tables for 2004, 2006, and 2007*, Estados Unidos - Prueba documental 230.

[1873] *Action Washington, The Master Site Agreement, Commonly Asked Questions*, CE - Prueba documental 63, página 5.

por esos servicios[1874], las Comunidades Europeas no incluyen esa supuesta congelación de la tasa cobrada por los servicios de eliminación de desechos en su estimación de la cuantía de la subvención.[1875] Como en el caso de la supuesta congelación de las tasas de servicios públicos cobradas por la ciudad de Everett, el Grupo Especial no está convencido de que el texto del MSA brinde apoyo suficiente para la afirmación de las Comunidades Europeas según la cual el condado de Snohomish contrajo el compromiso de no aumentar la tasa cobrada a Boeing por los servicios de eliminación de desechos por encima del nivel aplicable en el momento de la celebración del MSA.

7.545 En resumen, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el MSA obligue a la ciudad de Everett y al condado de Snohomish a no aumentar las tasas cobradas a Boeing por el uso de determinados servicios públicos por encima de los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA. Por consiguiente, las Comunidades Europeas no han demostrado que la medida que según alegan constituye una contribución financiera realmente exista.

Conclusión

7.546 **Por las razones expuestas, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que exista una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC en virtud de un compromiso adquirido por la ciudad de Everett y el condado de Snohomish en el marco del MSA de no aumentar por encima de los niveles aplicables en el momento de la celebración del MSA las tasas cobradas a Boeing por el uso de determinados servicios públicos.**

v) Facilitación de coordinadores

Introducción

7.547 Las Comunidades Europeas aducen que el MSA exige que el Estado de Washington proporcione a Boeing un número dado de coordinadores dedicados a facilitar el Proyecto Olympus y que esa facilitación de coordinadores es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing fue de por lo menos 0,9 millones de dólares a lo largo del período 2004-2006.

7.548 Los Estados Unidos aducen que la cuantía de la contribución financiera resultante de la facilitación de esos coordinadores es *de minimis*, que esa facilitación de coordinadores no otorga ningún beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y que cualquier beneficio derivado de ella no es específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

La medida en litigio

7.549 El artículo III del MSA ("Facilitación del Proyecto Olympus") dispone que "redunda en el interés de las partes para el diseño, el desarrollo, la construcción, el equipamiento y la puesta en marcha operativa de las instalaciones proceder sobre la base de un calendario acelerado" y prevé la designación de siete coordinadores[1876], cada uno de los cuales está obligado a "dedicar el tiempo que

[1874] *Snohomish County Solid Waste FOIA Response*, CE - Prueba documental 155.
[1875] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 276.
[1876] El artículo 3.1.1 del MSA, modificado, prevé que habrá un coordinador del proyecto, un coordinador de permisos ambientales, un coordinador de permisos, un coordinador de asuntos fiscales, compromisos e incentivos, un coordinador de gestión de la fuerza laboral, un coordinador de la infraestructura de transportes y un coordinador de Everett.

sea necesario para cumplir sus deberes con anterioridad a la construcción de las instalaciones y durante la misma, y posteriormente conforme a las necesidades de Boeing".[1877]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.550 El argumento principal de las Comunidades Europeas con respecto a la existencia de una contribución financiera es que al suministrar a Boeing los servicios de sus empleados para facilitar la producción del 787 por parte de Boeing el Estado de Washington proporciona bienes o servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1878] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas sostienen que, dado que el Estado de Washington debe proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente cuando no pueda facilitar los coordinadores propiamente dichos, existe una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.[1879]

7.551 Las Comunidades Europeas aducen que la facilitación de coordinadores por el Estado de Washington confiere "beneficios" a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC toda vez que los coordinadores "guardan relación explícita con la producción del 787 y se ponen a disposición de la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado". Concretamente, las Comunidades Europeas aducen que: i) "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio por la facilitación de esos coordinadores para el Proyecto Olympus, todos los cuales contribuyen a facilitar el programa 787 de Boeing" y ii) las "ventajas conferidas a la división de LCA de Boeing se proporcionan en condiciones que no son de mercado" por cuanto el Estado de Washington paga los sueldos de los coordinadores que Boeing tendría que pagar si buscara tales servicios de coordinación en el mercado.[1880]

7.552 Las Comunidades Europeas alegan que el suministro de servicios especiales de coordinación a Boeing por parte del Estado de Washington es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque la facilitación de esos coordinadores forma parte de un acuerdo celebrado especialmente entre Boeing y el Estado de Washington y porque el MSA dispone expresamente que el Estado designará los coordinadores destinados a Boeing y pondrá a disposición sus servicios "conforme a las necesidades de Boeing". En consecuencia, a tenor de las condiciones establecidas en el MSA, el Estado ha limitado expresamente a Boeing el acceso a los coordinadores.[1881]

7.553 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas aducen que la facilitación de coordinadores con arreglo al MSA es específica en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque el MSA deja claro que los coordinadores estarán disponibles para ser utilizados por Boeing "conforme

---

[1877] MSA, artículo 3.1.1. El Estado de Washington creó la oficina de coordinación del Proyecto 787 y designó sus coordinadores en la primavera de 2004.

[1878] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 167.

[1879] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 167.

[1880] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 169-172; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 101-103. Las Comunidades Europeas afirman que a efectos de la determinación de si existe un beneficio, la cuestión crucial es si Boeing recibe algo que no está disponible en el mercado. El hecho, como aducen los Estados Unidos, de que el Estado de Washington haya establecido un programa más amplio para el suministro de servicios de coordinación no es pertinente a este respecto. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 242.

[1881] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 173. Las Comunidades Europeas aducen que la cuestión examinada en el presente asunto es la facilitación de coordinadores a Boeing de conformidad con el MSA, no la facilitación de coordinadores para otros proyectos en el Estado de Washington. Boeing tiene la garantía de que dispondrá de esos coordinadores en virtud de los términos del artículo 3.1 del MSA, especialmente si se interpretan conjuntamente con la disposición relativa al "cumplimiento total" que figura en el artículo 10.4.1. Además, el MSA es un acuerdo que el Estado celebró con Boeing y solamente con Boeing. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 105.

a {sus} necesidades" y que los antecedentes del "paquete de incentivos para Boeing" demuestran que el propósito de los coordinadores era beneficiar la producción de Boeing de manera directa.[1882] Las Comunidades Europeas sostienen que, cuando afirman que el Estado suministra servicios de coordinación a muchas otras empresas en el Estado de Washington, los Estados Unidos no refutan la presunción *prima facie* de las Comunidades Europeas en el marco del párrafo 1 c) del artículo 2. El hecho de que el Estado de Washington también pueda suministrar servicios de coordinación para otros proyectos sobre la base de lo que parecen ser criterios arbitrarios y discrecionales no demuestra que la facilitación de coordinadores en el marco del MSA no sea específica. Antes bien, significa que la facilitación de coordinadores para otros proyectos también puede ser específica.[1883]

7.554 Las Comunidades Europeas aducen que, si el Grupo Especial considerara que la legislación del Estado de Washington sobre "Proyectos de importancia en el ámbito estatal" es pertinente para el análisis de la especificidad, lo que no es el caso, no sería necesario que el Grupo Especial examinara esa legislación o sus criterios para definir los "Proyectos de importancia en el ámbito estatal" de manera detallada, y ello porque el artículo 3.1 del MSA ofrece una prueba clara de que el Proyecto Olympus de Boeing sería designado como un "Proyecto de importancia en el ámbito estatal" sin tomar en consideración la legislación más amplia del Estado de Washington. Por consiguiente, el artículo 3.1 demuestra que la designación de un proyecto como un "Proyecto de importancia en el ámbito estatal" es realmente arbitraria y discrecional o al menos así ha sido en el presente caso.[1884]

Argumentos de los Estados Unidos

7.555 Los Estados Unidos aducen que, aparte de dos coordinadores del proyecto, el Estado de Washington no contrató nuevos coordinadores para que estuvieran específicamente al servicio de Boeing y que los coordinadores ya eran empleados del Estado. La contribución financiera de los coordinadores del proyecto a favor de Boeing es a lo sumo *de minimis* pues el pago del total de los sueldos destinados al servicio del coordinador del proyecto durante 2004 y 2005 fue solamente de 213.600 dólares. Por otra parte, la función de coordinador del proyecto se suprimió el 30 de junio de 2005 y no se ha previsto otorgar ninguna financiación adicional para ella.[1885] Los Estados Unidos aducen que a tenor del Acuerdo SMC, Boeing no recibe ningún beneficio de los coordinadores de proyecto dado que los empleados estatales que se desempeñan como coordinadores de proyecto simplemente están cumpliendo sus funciones. Incluso en ausencia del artículo 3.1 del MSA, habría habido igualmente empleados estatales disponibles para prestar asistencia a Boeing en el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias y de otra índole. Boeing tampoco recibe ningún beneficio de los coordinadores del proyecto porque ese servicio fue suprimido en junio de 2005.

7.556 Los Estados Unidos sostienen que la facilitación de los coordinadores del proyecto no es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Por ley todos los proyectos de importancia en el ámbito estatal reúnen los requisitos para beneficiarse de una asistencia similar del Estado en materia de coordinación. Para ser considerado como proyecto de importancia en el ámbito estatal, un proyecto no sólo debe implicar una elevada inversión de capital sino que también debe proveer empleo a tiempo completo a más de 100 personas tras su culminación y debe tener un impacto regional significativo. Para su calificación, el proyecto debe estar asimismo situado en un condado que cumpla parámetros rurales o que requiera ayuda económica por otro concepto, o debe tener un impacto regional significativo. Cabe agregar que la Oficina de Asistencia para Trámites

[1882] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 174.
[1883] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 106.
[1884] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 323.
[1885] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 570; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 240, párrafo 401 ("... la facilitación de dos coordinadores de proyecto enteramente dedicados a facilitar el montaje de las instalaciones de Boeing para el 787 no constituye una contribución financiera").

Reglamentarios de Washington suele prestar ayuda a empresas de distintos tamaños en lo que respecta al complejo procedimiento vigente en el Estado en materia de permisos.[1886] Los Estados Unidos aducen que la facilitación de coordinadores de proyecto no es específica *de jure* a tenor del párrafo 1 a) del artículo 2. La facilitación de coordinadores de proyecto está supeditada a que el proyecto sea designado como "Proyecto de importancia en el ámbito estatal" y es la legislación del Estado de Washington, más que el MSA, la que fija los criterios que rigen la designación de los Proyectos de importancia en el ámbito estatal. En consecuencia, el MSA propiamente dicho no prevé coordinadores de proyecto. Antes bien, los coordinadores se facilitan en virtud de la disposición que figura en la legislación del Estado de Washington relativa a los proyectos de importancia en el ámbito estatal. Los criterios tomados en cuenta para determinar si un proyecto es de importancia en el ámbito estatal se aplican independientemente de las empresas o industrias implicadas en el proyecto.[1887]

7.557 Los Estados Unidos toman nota de la declaración formulada por las Comunidades Europeas de que su argumento sobre la especificidad *de jure* con respecto a la facilitación de coordinadores de proyecto es que "la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso" a las supuestas subvenciones, no que "la legislación conforme a la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso" a las supuestas subvenciones. Sin embargo, al facilitar los coordinadores de proyecto, el Estado de Washington estaba actuando de conformidad con la legislación, lo que también se refleja en el artículo 3.1 del MSA, según el cual la facilitación de los coordinadores de proyecto está supeditada a que el proyecto sea designado como un "Proyecto de importancia en el ámbito estatal".[1888]

7.558 Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que el hecho de que el Estado también pueda suministrar servicios de coordinación para otros proyectos escogidos conforme a lo que parecen ser criterios arbitrarios y discrecionales no demuestra que la facilitación de coordinadores no sea específica. Los Estados Unidos sostienen que lo que las Comunidades Europeas describen como criterios "arbitrarios y discrecionales" son en realidad criterios no específicos en virtud de los cuales el Estado ha facilitado coordinadores de proyecto a una amplia gama de industrias y empresas. Ello no sólo es directamente pertinente para la investigación sobre la especificidad *de facto* sino que también demuestra que la facilitación de coordinadores de proyecto por el Estado de Washington no es específica para la industria aeroespacial o para Boeing. A la luz de lo anteriormente expuesto, los coordinadores de proyecto tampoco son específicos *de facto* con arreglo al párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1889]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.559 Suponiendo, a efectos de argumentación, que la facilitación de coordinadores por el Estado de Washington es una subvención, por cuanto constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, que confiere un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, el Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han demostrado que esa subvención sea específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.560 De conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, una subvención se considera específica si la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante, limita explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas. Como se señaló anteriormente, en apoyo de su argumento de que la facilitación de coordinadores es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 las Comunidades Europeas aducen que la facilitación de esos coordinadores forma parte de un acuerdo concertado específicamente entre Boeing y el Estado de

[1886] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 571.
[1887] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafos 388 y 389.
[1888] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 144, párrafos 136 y 137.
[1889] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 233, párrafo 390.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Washington y que el MSA dispone expresamente que el Estado designará los coordinadores destinados a Boeing y pondrá a disposición sus servicios "conforme a las necesidades de Boeing". Las Comunidades Europeas consideran que carece de pertinencia el hecho de que el Estado de Washington también pueda proporcionar coordinadores para otros proyectos. Destacan que el argumento que plantean con arreglo al párrafo 1 a) del artículo 2 es que la autoridad otorgante, más que "la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante", limita explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas.

7.561 Se desprende claramente del texto del MSA que la facilitación de coordinadores a Boeing tuvo lugar en el marco de las disposiciones legales vigentes del Código de Washington relativas al suministro de servicios de coordinación relacionados con proyectos de importancia en el ámbito estatal.

7.562 El artículo 3.1 del MSA establece que:

> "... para que el desarrollo del Proyecto Olympus comience tan pronto como sea posible y con miras a lograr su avance eficiente y su culminación según lo programado, el Estado, por intermedio del gobierno local o estatal, según corresponda, y en cooperación con Boeing, emprenderá todas las acciones y tomará todas las providencias, incluidas, sin limitación, la designación del Proyecto Olympus como un proyecto de importancia en el ámbito estatal por parte del CTED (Departamento de asuntos comunitarios, comerciales y económicos) previa solicitud de Boeing con arreglo al artículo 43.157.005 del Código, requeridas para lograr, a partir de la fecha de entrada en vigor, lo siguiente: 3.1.1 ...".

7.563 El artículo 43.157.005 del Código de Washington, en la versión vigente en el momento de la celebración del MSA, dispone lo siguiente:

> "El poder legislativo declara que determinadas inversiones de carácter industrial que se propongan merecen una consideración y un trato especiales de los organismos gubernamentales. Tales inversiones fortalecen economías locales y repercuten en la economía del Estado en su conjunto. El poder legislativo tiene la intención de reconocer los proyectos industriales de importancia en el ámbito estatal y de alentar a los gobiernos locales y a las instituciones estatales para que los culminen con celeridad."

7.564 El artículo 43.157.030 del Código de Washington, en la versión vigente en el momento de la celebración del MSA, prevé expresamente la facilitación de coordinadores a los proyectos de importancia en el ámbito estatal.

7.565 Por consiguiente, está claro que el Estado de Washington había establecido un programa para el suministro de servicios de coordinación respecto de proyectos de importancia en el ámbito estatal y que la facilitación de coordinadores en virtud del MSA era una instancia concreta de la aplicación del referido programa, no una medida *ad hoc* aislada.[1890] En consonancia con el enfoque adoptado en otra parte del presente informe, el Grupo Especial considera que, cuando una subvención forma parte de un programa más amplio, la pregunta de si la subvención es específica debe en principio ser respondida a nivel del programa más amplio. Por consiguiente, en este caso, para responder a la pregunta de si la facilitación de coordinadores a Boeing es específica es necesario analizar si la legislación en virtud de la cual el Estado de Washington suministra esos servicios de coordinación a

[1890] El Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no prueban su afirmación de que el Proyecto Olympus fue diseñado como un proyecto de importancia en el ámbito estatal sin tomar en consideración los criterios indicados en el Código del Estado de Washington.

proyectos de importancia en el ámbito estatal limita explícitamente a determinadas empresas el acceso a esos servicios. Las Comunidades Europeas no han expuesto ningún argumento para demostrar que el acceso al programa más amplio en virtud del cual el Estado de Washington ofrece servicios de coordinación respecto de los proyectos de importancia en el ámbito estatal es objeto de una limitación explícita para determinadas empresas. Por lo tanto, suponiendo que la medida sea una subvención, no hay ningún fundamento para que el Grupo Especial constate que las Comunidades Europeas han demostrado que esa subvención es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.566 De manera análoga, el Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han expuesto argumentos convincentes para apoyar una constatación de que la facilitación de coordinadores con arreglo a la medida adoptada por el Estado de Washington con respecto a proyectos de importancia en el ámbito estatal es específica en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Aunque han afirmado que los criterios para la calificación de proyectos como de importancia en el ámbito estatal son arbitrarios, han aportado escaso apoyo para sustentar esa afirmación. Las Comunidades Europeas tampoco han facilitado un análisis de la forma en que los factores enumerados en la segunda oración del párrafo 1 c) del artículo 2 apoyan una constatación de especificidad *de facto*.

Conclusión

7.567 **Por las razones expuestas, el Grupo Especial constata, suponiendo a efectos de argumentación que la facilitación de coordinadores por el Estado de Washington en relación con el Proyecto Olympus sea una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, que las Comunidades Europeas no han demostrado que esa subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.**

vi) Incentivos para la formación en el trabajo

Introducción

7.568 Las Comunidades Europeas argumentan que el programa de desarrollo de la mano de obra y el centro de recursos de empleo previstos en el MSA constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de las subvenciones concedidas a la división de LCA de Boeing en virtud de estos "incentivos para la formación en el trabajo" es de 14 millones de dólares durante el período 2004-2007, en el caso del programa de desarrollo de la mano de obra, y de 4,78 millones durante el período 2007-2011, en el caso del ERC.

7.569 Los Estados Unidos argumentan: i) que la cuantía de la subvención concedida en virtud de estas medidas es mucho menor de lo que sostienen las Comunidades Europeas; ii) que el programa de desarrollo de la mano de obra no es específico; y iii) que el ERC es específico únicamente en sus primeros cinco años de existencia.

Las medidas en litigio

7.570 En primer lugar, el Estado de Washington acordó en el MSA establecer un programa de desarrollo de la mano de obra. A este respecto, el MSA estipula lo siguiente:

> "Conforme a los compromisos de financiación y la descripción del programa que figuran en los apéndices D-1, D-2 y D-3, el Estado acuerda financiar un programa integral de contratación, selección, evaluación y formación que cubra las necesidades iniciales de dotación de personal y desarrollo de la mano de obra de Boeing y sus

> proveedores, así como de las demás partes que designe Boeing para el Proyecto *Olympus*".[1891]

Con este fin, el Estado suscribió en mayo de 2005 un contrato con Accenture, LLP, dotado con un presupuesto de 4,4 millones de dólares, con el fin de elaborar, para el 30 de junio de 2006 a más tardar, el programa de desarrollo de la mano de obra que se llevaría a cabo desde el centro de recursos de empleo.

7.571 En segundo lugar, el Estado de Washington acordó construir un centro de recursos de empleo ("ERC"). A este respecto, el MSA establece lo siguiente:

> "A fin de facilitar instalaciones para las actividades de desarrollo de la mano de obra destinadas a la producción y montaje de la aeronave 7E7, incluidos los servicios relativos a la contratación, selección, evaluación, formación previa al empleo y ciclo de vida del empleo, el Estado acuerda adquirir instalaciones ya existentes o construir unas nuevas y, en uno u otro caso, ocuparse de la ingeniería de diseño, modificación y equipamiento de las instalaciones para que cumplan las funciones del ERC.
>
> {...}
>
> Las Partes acuerdan que el Estado, a través de la AFB, pagará todos los costos, derechos y gastos originados por todas las obligaciones y compromisos establecidos en el presente artículo 7.5.1 o relacionados con ellos".[1892]

El Estado pagó 950.000 dólares al año por el arrendamiento del ERC a Sierra Construction, la empresa que lo construyó.[1893] El ERC empezó a funcionar el 1º de agosto de 2006. Boeing goza del uso exclusivo del ERC por un período de cinco años.[1894]

7.572 Estos incentivos para la formación en el trabajo están supervisados por el Coordinador de desarrollo de la mano de obra, según lo previsto en el artículo 7.3 del MSA, y por una Junta de Futuros Aeroespaciales ("AFB"), establecida de conformidad con el artículo 7.4 de dicho acuerdo.[1895]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.573 El argumento primario de las Comunidades Europeas con respecto a la razón por la que los incentivos para la formación en el trabajo son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC es que constituyen suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. En primer lugar, el Estado de Washington proporciona servicios a Boeing ayudándole a contratar y formar a los trabajadores que fabricarán el 787. En segundo lugar, el Estado suministra bienes y servicios a Boeing al construir el ERC siguiendo sus especificaciones y concediéndole su uso exclusivo.[1896] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas sostienen que los incentivos para la formación en el trabajo constituyen posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC puesto que, de conformidad con el artículo 10.4.1 del MSA, el Estado de

[1891] MSA, artículo 7.2.1, CE - Prueba documental 58.
[1892] MSA, artículo 7.5.1, CE - Prueba documental 58.
[1893] Bryan Corliss, *Builders break ground on 787 training center*, CE - Prueba documental 111.
[1894] MSA, artículo 7.5.2, CE - Prueba documental 58.
[1895] Como se explica en el artículo 7.4 del MSA, AFB es "un grupo privado sin fines de lucro u otra estructura mutuamente aceptable de los empleadores de la industria aeroespacial (incluidos Boeing y los proveedores u otras entidades que designe Boeing) junto con las Partes Públicas que pueda designar Boeing".
[1896] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 180.

Washington debe proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente si no puede suministrar esos incentivos.

7.574 Las Comunidades Europeas argumentan que los incentivos para la formación en el trabajo otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque están explícitamente relacionados con la producción del 787 y se suministran en condiciones que no son de mercado. No se exige a Boeing que pague arrendamiento, derechos de uso ni ninguna otra contraprestación por la construcción o utilización del ERC, mientras que en el mercado debería pagar algo por estos bienes y servicios. En particular, en el mercado Boeing sería responsable del pago de los salarios íntegros de las personas que participan en las actividades mencionadas y los costos de la construcción y utilización del ERC.[1897]

7.575 Las Comunidades Europeas argumentan que el suministro por el Estado de Washington a Boeing de estos incentivos para la formación en el trabajo es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En primer lugar, el suministro de estos incentivos forma parte de un acuerdo específicamente concertado entre Boeing y el Estado de Washington. En segundo lugar, el MSA establece explícitamente que el programa de desarrollo de la mano de obra está concebido para "{cubrir} las necesidades iniciales de dotación de personal y desarrollo de la mano de obra de Boeing" y las partes que designe Boeing. Además, Boeing goza durante cinco años del uso exclusivo del ERC, que es una instalación autónoma construida según las especificaciones de Boeing muy cerca del lugar de fabricación del 787. Por consiguiente, el suministro de los incentivos es específico porque el Estado de Washington ha concebido dichos incentivos para beneficiar a Boeing de conformidad con los términos del MSA.[1898] Las Comunidades Europeas argumentan subsidiariamente que, en caso de que el Grupo Especial considere que los incentivos para la formación en el trabajo no son específicos de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, lo son en el sentido del párrafo 1 c) de dicho artículo, dado que Boeing será su beneficiario predominante.[1899]

7.576 Las Comunidades Europeas observan que, en su primera comunicación escrita, los Estados Unidos han reconocido que el ERC es específico durante los cinco años en que Boeing goza del uso exclusivo de las instalaciones.[1900] Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos según el cual el programa de desarrollo de la mano de obra no es específico. Si bien es cierto que el programa de desarrollo de la mano de obra también está a disposición de los proveedores de Boeing, ello no demuestra que este programa no sea específico. La limitación explícita a Boeing y sus proveedores que figura en el MSA sigue siendo una limitación explícita a "determinadas empresas" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque una subvención es específica de conformidad con el párrafo 1 a) o el párrafo 1 c) del artículo 2 si está limitada a "determinadas empresas", lo que significa "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción".[1901] Con respecto al argumento de los Estados Unidos de que las competencias en que se centra el programa pueden transferirse a otras ramas de producción, las Comunidades Europeas señalan que ese argumento no está demostrado y es irrelevante para el análisis de la especificidad en las circunstancias del presente asunto.[1902]

7.577 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas afirman que la cuantía de la contribución financiera proporcionada a Boeing por los incentivos para la formación en el trabajo fue

[1897] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 183-186.
[1898] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 187.
[1899] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 188.
[1900] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 112.
[1901] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 113.
[1902] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 112 y 113.

al menos de 24 millones de dólares entre 2004 y 2007.[1903] Para sustentar esta afirmación, las Comunidades Europeas se basan en el texto del MSA, según el cual el Estado asignó aproximadamente 14 millones de dólares al programa de desarrollo de la mano de obra entre el 1º de julio de 2003 y el 30 de junio de 2007[1904], y un mínimo de 10 millones de dólares al ERC, que se inauguró el 1º de agosto de 2006, es decir, un mes después de comenzar el ejercicio fiscal de 2007. Así pues, estos incentivos para la formación en el trabajo costaron al Estado al menos 24 millones de dólares que, según suponen las Comunidades Europeas, se repartieron uniformemente entre los ejercicios fiscales que van de 2004 a 2007.[1905]

7.578 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas presentan una estimación revisada de la cuantía de la contribución financiera en relación con el ERC. En esta estimación revisada se tiene en cuenta el hecho de que, como habían argumentado los Estados Unidos en su primera comunicación escrita, en realidad el Estado de Washington no ha construido un centro de recursos de empleo, sino que ha arrendado las instalaciones. Las Comunidades Europeas afirman que la contribución financiera resultante del arrendamiento del ERC asciende a 4,78 millones de dólares entre el ejercicio fiscal de 2007 y el de 2011, y no únicamente a 478.200 dólares por el primer semestre del ejercicio fiscal de 2007, como sostienen los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas aceptan que el Estado de Washington está arrendando instalaciones para su uso como ERC con un costo anual de 956.400 dólares durante los primeros cinco años, basándose en el arrendamiento efectivamente comunicado por los Estados Unidos.[1906] Sin embargo, las Comunidades Europeas aducen que el Estado se comprometió a través del MSA a proporcionar a Boeing el uso exclusivo del ERC durante los primeros cinco años y que este compromiso con Boeing también está garantizado mediante la disposición relativa al "cumplimiento total" del MSA. Por lo tanto, la contribución financiera a Boeing es el costo para el Estado del arrendamiento del ERC a fin de que Boeing lo utilice durante ese período de tiempo, es decir, 4,78 millones de dólares.[1907]

7.579 Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos según el cual, dado que la financiación del programa de desarrollo de la mano de obra es una combinación de recursos estatales y federales, sólo debería considerarse contribución financiera el millón de dólares proporcionado por el Estado.[1908] Lo decisivo es que, en el MSA, fue el Estado de Washington el que se comprometió a proporcionar 14 millones de dólares para el programa de desarrollo de la mano de obra. El origen estatal o federal de los recursos es irrelevante.

Argumentos de los Estados Unidos

7.580 Los Estados Unidos no cuestionan la existencia de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC en relación con el ERC, pero discrepan de la afirmación de las Comunidades Europeas de que la cuantía de esta contribución financiera es de 10 millones de dólares durante el período 2004-2007. A este respecto los Estados Unidos argumentan que, en el MSA, el Estado de Washington acordó pagar un mínimo de 10 millones de dólares por la creación y establecimiento de un centro de recursos de empleo pero que, en lugar de construir un nuevo centro, el Estado decidió arrendar las instalaciones. Este arrendamiento costará 956.400 dólares al año, o sea 4,78 millones de dólares en los cinco años durante los cuales Boeing goza del uso exclusivo del ERC. Puesto que el ERC no entró en funcionamiento antes de agosto

[1903] *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, 1-2, CE - Prueba documental 27.
[1904] Apéndice D-2 del MSA, Apéndices del MSA, CE - Prueba documental 59.
[1905] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 181 y 182.
[1906] *Employment Resource Center Lease, August 2005*, página 3, Estados Unidos - Prueba documental 239.
[1907] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 108.
[1908] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 109.

de 2006, la cuantía de la contribución financiera relativa al ERC hasta diciembre de 2006 ha sido sólo de 478.200 dólares, y no de 10 millones como alegan las Comunidades Europeas.[1909]

7.581 Los Estados Unidos argumentan que el beneficio otorgado a Boeing por el ERC es de únicamente 478.200 dólares hasta diciembre de 2006. Además, debido a que Boeing sólo está autorizado a utilizar las instalaciones en exclusiva durante los primeros cinco años, no se puede imputar a Boeing el costo total de las instalaciones. Después de 2011, el ERC revertirá a un uso público general y, aunque Boeing opte por arrendar las instalaciones al Estado de Washington, el centro deberá estar abierto a la industria aeroespacial en general, incluidos proveedores de Airbus. Los Estados Unidos mantienen que este hecho reduce aún más el beneficio para Boeing.[1910] Por último, argumentan que el ERC es específico para Boeing únicamente durante sus cinco primeros años de actividad y que, si continúa, estará a disposición del público en general.[1911]

7.582 En relación con el programa de desarrollo de la mano de obra, los Estados Unidos sostienen que la financiación de este programa procede de una combinación de recursos estatales y federales. El Estado de Washington proporcionó 1 millón de dólares en virtud de un programa de formación profesional.[1912] A juicio de los Estados Unidos, el programa de desarrollo de la mano de obra no se limita a Boeing, porque el artículo 7.2.1 del MSA establece que dicho programa también está a disposición de los proveedores de Boeing. Dado que las competencias en que se centra el programa pueden transferirse a otras ramas de producción, el programa no es específico.[1913]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.583 El Grupo Especial considera que tanto el ERC como el programa de desarrollo de la mano de obra constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC y que ambas contribuciones financieras otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.584 En primer lugar, y por lo que respecta al programa de desarrollo de la mano de obra, el Grupo Especial observa que, en el MSA, el Estado de Washington se comprometió a "financiar un programa integral de contratación, selección, evaluación y formación que cubra las necesidades iniciales de dotación de personal y desarrollo de la mano de obra de Boeing y sus proveedores, así como de las demás partes que designe Boeing para el Proyecto *Olympus*".[1914] El Estado consignó aproximadamente 14 millones de dólares para este programa de desarrollo de la mano de obra en el período comprendido entre el 1º de julio de 2003 y el 30 de junio de 2007.[1915]

7.585 Las Comunidades Europeas argumentan que el programa de desarrollo de la mano de obra constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 en forma de suministro de servicios a Boeing que no son de infraestructura general.[1916] El Grupo Especial constata que los hechos mencionados más arriba apoyan este argumento y observa, a este respecto, que los Estados Unidos no cuestionan la existencia de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.

[1909] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 583.
[1910] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 583.
[1911] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 585; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 28.
[1912] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos.
[1913] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 585.
[1914] MSA, artículo 7.2.1, CE - Prueba documental 58.
[1915] Apéndice D-2 del MSA, Apéndices del MSA, CE - Prueba documental 59.
[1916] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 180.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.586 El Grupo Especial observa que los Estados Unidos, en su primera comunicación escrita, argumentan en relación con el programa de desarrollo de la mano de obra que "la financiación de este programa procede de una combinación de recursos estatales y federales. El Estado de Washington proporcionó un millón de dólares en virtud de un programa de formación profesional".[1917] En el curso del presente procedimiento los Estados Unidos no han ampliado este argumento. Si hay que interpretar esta afirmación en el sentido de que únicamente el millón de dólares que proporcionó el Estado de Washington debería ser considerado pertinente a los efectos de la determinación de la existencia y la cuantía de la contribución financiera, el Grupo Especial considera que este argumento no es convincente. Aparte de que no han explicado qué base de hecho hay para la afirmación de que "la financiación de este programa procede de una combinación de recursos estatales y federales"[1918], los Estados Unidos no han articulado una justificación jurídica para limitar la contribución financiera en litigio a la parte de la financiación proporcionada por el Estado de Washington. El Grupo Especial no ve en el artículo 1 del Acuerdo SMC nada que indique que, cuando una autoridad pública de un determinado nivel de gobierno realiza una contribución financiera sufragada en parte por autoridades de otro nivel de gobierno, la financiación proporcionada por las autoridades de ese otro nivel no debería tomarse en consideración para determinar la existencia y cuantía de una contribución financiera.

7.587 En segundo lugar, y por lo que respecta al ERC, el Grupo Especial observa que, en el MSA, el Estado de Washington se comprometió a adoptar ciertas medidas "a fin de facilitar instalaciones para las actividades de desarrollo de la mano de obra destinadas a la producción y montaje de la aeronave 7E7".[1919] En el MSA también se establece que "Boeing gozará del uso exclusivo del ERC durante un mínimo de cinco años, para su propio beneficio y el de sus proveedores".[1920] El Estado de Washington acordó que consignaría como mínimo 10 millones de dólares para el proyecto y la construcción del ERC.[1921] No obstante, en lugar de construir instalaciones nuevas, decidió arrendar instalaciones ya existentes, con un costo de 956.400 dólares al año.[1922] Habida cuenta de estos hechos, el Grupo Especial constata que, al proporcionar el ERC a Boeing para su uso exclusivo durante un período de cinco años, el Estado de Washington proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1923] El Grupo Especial observa que los Estados Unidos no rebaten la existencia de la contribución financiera ni el hecho de que esté abarcada por el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.

7.588 Con respecto a la cuestión de si las contribuciones financieras en litigio otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, el Grupo Especial considera que las contribuciones financieras realizadas por el Estado de Washington a través del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC se proporcionan en condiciones más favorables que las que el receptor podría obtener en el mercado. No hay en las pruebas sometidas al Grupo Especial nada que indique que Boeing ha proporcionado algún tipo de remuneración, para no hablar de una remuneración adecuada en el sentido del apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC, por los bienes y servicios suministrados por el Estado de Washington en la forma del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC. A este respecto, el Grupo Especial observa también que los Estados Unidos no cuestionan que las

[1917] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 583.

[1918] El Grupo Especial no encuentra en el artículo 7.2 del MSA ni en el apéndice D-2 del MSA ninguna referencia a la utilización de recursos federales. En cambio, por lo que respecta al ERC, en el apéndice D-3 del MSA se afirma que "el ERC se construirá y equipará mediante una combinación de recursos estatales y federales".

[1919] MSA, artículo 7.5.1, CE - Prueba documental 58.

[1920] MSA, artículo 7.5.2, CE - Prueba documental 58.

[1921] Apéndice D-3 del MSA, Apéndices del MSA, CE - Prueba documental 59.

[1922] *Employment Resource Center Lease*, Estados Unidos - Prueba documental 239, página 3.

[1923] A juicio del Grupo Especial, la medida comprende tanto el suministro de bienes como el de servicios.

contribuciones financieras relacionadas con el ERC y el programa de desarrollo de la mano de obra otorgan beneficios en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.589 Por estas razones, el Grupo Especial constata que el programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.590 El Grupo Especial considera que las subvenciones concedidas por el Estado de Washington a través del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.591 En primer lugar, el programa de desarrollo de la mano de obra está relacionado con "las necesidades iniciales de dotación de personal y desarrollo de la mano de obra de Boeing y sus proveedores, así como de las demás partes que designe Boeing para el Proyecto *Olympus*".[1924] Una constatación de especificidad en virtud del párrafo 1 a) del artículo 2 exige una limitación que restrinja explícita e inequívocamente la disponibilidad de una subvención a "determinadas empresas", de forma que la subvención no esté "ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente". Es evidente que una subvención que aborda específicamente las necesidades de "Boeing y sus proveedores, así como de las demás partes que designe Boeing" no está "ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente". A este respecto, el Grupo Especial considera poco convincente el argumento de los Estados Unidos según el cual el programa de desarrollo de la mano de obra también está a disposición de los proveedores de Boeing. La cuestión que se plantea a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 2 no es si la subvención está "limitada a Boeing", sino si es específica para "determinadas empresas", por cuanto este concepto es el utilizado en la parte introductoria del párrafo 1 del artículo 2. Si bien el programa de desarrollo de la mano de obra puede estar a disposición de los proveedores de Boeing, esto no altera el hecho de que el programa está limitado a "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción".[1925] Al Grupo Especial tampoco le convence el argumento esgrimido por los Estados Unidos de que las competencias en que se centra el programa de desarrollo de la mano de obra pueden ser transferibles a otras ramas de producción. Los Estados Unidos no han explicado, y el Grupo Especial no ve, qué relación tiene esto con el análisis de la especificidad. La subvención específica consiste en la contribución financiera aportada a través de la financiación del programa de desarrollo de la mano de obra por el Estado de Washington para cubrir las necesidades de Boeing y sus proveedores. El hecho de que el personal de Boeing (o el de sus proveedores) que se ha beneficiado del programa pueda utilizar después los conocimientos o transferirlos a otras ramas de producción no es pertinente a este respecto.

7.592 En segundo lugar, y por lo que respecta al ERC, el Grupo Especial recuerda que el MSA establece que Boeing gozará del uso exclusivo de las instalaciones durante un período de cinco años. El Grupo Especial considera que este uso exclusivo es un claro ejemplo de "limitación explícita" del acceso a una subvención en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos no han negado que esta subvención sea específica en virtud del derecho de uso exclusivo concedido a Boeing.

[1924] MSA, artículo 7.2.1, CE - Prueba documental 58.

[1925] Los grupos especiales que han examinado el sentido de la expresión "determinadas empresas", que figura en la parte introductoria del artículo 2, han coincidido en que, por lo general, a una "rama de producción" puede hacerse referencia por el tipo de productos que produce, que pueden comprender una amplia gama de productos finales más que un tipo de producto específico. Informe del Grupo Especial *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafos 7.120 y 7.121; e informe del Grupo Especial *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1142.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.593 Habiendo constatado que las subvenciones otorgadas a través del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, no es necesario que el Grupo Especial analice el argumento planteado subsidiariamente por las Comunidades Europeas de que esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.594 Por estas razones, el Grupo Especial constata que el programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC son subvenciones específicas para Boeing en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

7.595 El Grupo Especial observa que las estimaciones presentadas por las Comunidades Europeas de la cuantía de las subvenciones derivadas del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC corresponden en parte al período posterior a 2006. En relación con el programa de desarrollo de la mano de obra, las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención asciende a 10,5 millones de dólares durante el período 1989-2006, y a 3,5 millones durante el período 2007-2024. Por lo que respecta al ERC, las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de la subvención es de 4,78 millones de dólares durante el período comprendido entre los ejercicios fiscales de 2007 y 2011. De ella, 478.200 dólares corresponden al importe de la subvención en el segundo semestre del año civil 2006 (el primer semestre del ejercicio fiscal de 2007). El resto de esta cantidad se refiere al período posterior a 2006.

7.596 Basándose en las pruebas que se le han sometido, el Grupo Especial considera que la cifra de 10,5 millones de dólares es una estimación razonable de la cuantía de la subvención resultante del programa de desarrollo de la mano de obra en el período 1989-2006. El Grupo Especial recuerda a este respecto que ha rechazado el argumento de los Estados Unidos de que la cuantía de la contribución financiera y el beneficio que otorga esta medida se limitan al millón de dólares aportado por el Estado de Washington. El Grupo Especial considera también, basándose en las pruebas que se le han sometido, que la cifra de 478.200 dólares es una estimación razonable de la cuantía de la subvención resultante del ERC en 2006. El Grupo Especial no juzga necesario estimar las cuantías de las subvenciones en litigio resultantes del programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC en el período posterior a 2006. Como se señala en la sección de este informe relativa al perjuicio grave, el Grupo Especial considera adecuado evaluar la alegación de perjuicio grave actual formulada por las Comunidades Europeas examinando los efectos de las subvenciones durante el período 2004-2006.[1926] Como se indica en otra parte del presente informe[1927], las Comunidades Europeas han confirmado que han utilizado las cuantías de las subvenciones posteriores a 2006 únicamente cuando se trata de subvenciones que clasifican como subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing. Puesto que las Comunidades Europeas no clasifican de esta manera el programa de desarrollo de la mano de obra ni el ERC, sino que consideran que estas medidas constituyen subvenciones que aumentan el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing[1928], queda claro que las cuantías de las subvenciones posteriores a 2006 no intervienen en el análisis del perjuicio grave actual de las Comunidades Europeas. El Grupo Especial, en su propio análisis del perjuicio grave actual, tampoco ha utilizado las cuantías de las subvenciones relativas al período posterior a 2006. Además, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal en relación con la amenaza de perjuicio grave.[1929]

[1926] Véase *infra*, párrafos 7.1676-7.1679.
[1927] Véase *supra*, párrafo 7.155.
[1928] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1230, gráfico 15.
[1929] Véase *infra*, párrafos 7.1851-7.1853.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Conclusión

7.597 **Por las razones expuestas, el Grupo Especial constata que el programa de desarrollo de la mano de obra y el ERC constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial estima que la cuantía de estas subvenciones a la división de LCA de Boeing en el período 1989-2006 es de 11 millones de dólares.**

vii) Incentivos fiscales y de otro tipo relacionados con el LCF 747

Introducción

7.598 Las Comunidades Europeas argumentan que el MSA exige que el Estado de Washington otorgue a Boeing, en relación con el LCF 747, unos incentivos fiscales y de otro tipo que son los mismos que concede con respecto al 787, y que ello constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

7.599 Los Estados Unidos aducen que no existe subvención específica porque el Estado de Washington no concede ningún incentivo fiscal especial al LCF 747 y que en ninguna disposición del MSA se dice que el Estado proporcionará con respecto al 747 los mismos bienes y servicios que proporciona en relación con el 787.

La medida en litigio

7.600 En el MSA se establece lo siguiente:[1930]

> "El Estado y el CTED {el Departamento de Desarrollo Comunitario, Comercial y Económico} se asegurarán de que el gran carguero 747-400 pueda acogerse a todos los beneficios concedidos al programa del 7E7 y facilitarán un entorno operativo de bajos costos para la aeronave mediante reducciones fiscales y otros arbitrios disponibles por conducto de los gobiernos estatal y local, según corresponda".

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.601 Las Comunidades Europeas sostienen que el MSA exige que el Estado de Washington haga extensivas al programa LCF de Boeing "las mismas ventajas fiscales estatales y locales y los mismos bienes y servicios que proporciona al 787".[1931]

7.602 En cuanto a los incentivos fiscales asociados al LCF 747, las Comunidades Europeas argumentan que constituyen subvenciones específicas a Boeing en el sentido del Acuerdo SMC. Los beneficios fiscales constituyen una contribución financiera a tenor del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 puesto que se exige al Estado de Washington que condone ingresos fiscales que en otro caso se percibirían.[1932] Subsidiariamente, dado que de conformidad con el MSA el Estado de Washington debe proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto equivalente si no puede suministrar los incentivos, los beneficios fiscales también constituyen una posible transferencia directa de fondos a tenor del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1933]

[1930] *First Amendment to Project Olympus Master Site Development and Location Agreement*, 2 de febrero de 2004, CE - Prueba documental 60 (el apéndice E modificado del MSA; véase el artículo II(2.4) de CE - Prueba documenta 60, donde se explica la inserción de un apéndice E enmendado en el MSA).

[1931] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 190.

[1932] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 191.

[1933] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 193.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.603 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que el Estado de Washington "no concede ningún incentivo fiscal especial al LCF 747", las Comunidades Europeas afirman que ese argumento no hace al caso.[1934] La obligación del Estado no es conceder incentivos fiscales especiales al LCF 747, sino garantizar que reciba los *mismos* incentivos fiscales que el 787, a saber, las ventajas fiscales previstas en el HB 2294 que, según admiten los Estados Unidos, se hacen extensivas al LCF 747.[1935] Las Comunidades Europeas observan que ya han demostrado que se trata de subvenciones específicas que benefician a Boeing.[1936]

7.604 Las Comunidades Europeas argumentan que la prescripción impuesta por el MSA al Estado de garantizar que el LCF 747 reciba *todos los beneficios* concedidos al 787 significa que el Estado debe proporcionar al programa del LCF 747 los mismos bienes y servicios que proporciona al programa del 787 de Boeing. Ello constituye un suministro de bienes y servicios y, en consecuencia, una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Subsidiariamente, existe una posible transferencia directa de fondos, por la misma razón aducida en relación con los incentivos fiscales.[1937]

7.605 Las Comunidades Europeas sostienen que las ventajas fiscales y los demás incentivos otorgan un beneficio a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No se exige a Boeing que pague nada a cambio de las ventajas fiscales y los demás incentivos, con lo que Boeing obtiene ventajas en condiciones que no son de mercado.[1938]

7.606 Además, las Comunidades Europeas sostienen que las ventajas fiscales y los demás incentivos son específicos *de jure* a tenor del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque forman parte de un acuerdo específicamente concertado entre Boeing y el Estado de Washington. Asimismo, el MSA limita explícitamente la extensión de las ventajas e incentivos fiscales al LCF 747, un avión que Boeing fabricará y utilizará para la producción de su aeronave 787. Por consiguiente, "la concesión de estos incentivos es específica porque el Estado de Washington ha limitado explícitamente a Boeing el acceso a dichos incentivos con arreglo a los términos del {MSA}".[1939] Subsidiariamente, las ventajas y los incentivos fiscales son específicos *de facto* a tenor del párrafo 1 c) del artículo 2, porque el MSA deja claro que se harán extensivos únicamente al LCF 747 de Boeing, con lo que Boeing será el beneficiario predominante.[1940]

7.607 Las Comunidades Europeas argumentan que no pueden estimar el valor de las contribuciones financieras resultantes de los incentivos, ya que los Estados Unidos no han cooperado para facilitar la información pertinente. Las Comunidades Europeas sostienen que el valor de las subvenciones es "grande".[1941] No obstante, en respuesta a preguntas formuladas por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas admiten que los valores que han calculado para los incentivos fiscales previstos en el HB 2294 incluyen los incentivos fiscales concedidos en relación con el LCF 747.[1942] Por lo tanto, son los demás incentivos para el LCF 747, aparte de las reducciones fiscales (es decir, el suministro de bienes y servicios), lo que las Comunidades Europeas no pueden calcular.

[1934] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 115.
[1935] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 115.
[1936] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 115.
[1937] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 192 y 193.
[1938] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 195-197.
[1939] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 199.
[1940] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 200.
[1941] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 194. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 41.
[1942] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 250.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de los Estados Unidos

7.608 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos sostienen que "el Estado de Washington no concede ningún incentivo fiscal especial al LCF 747 y, por consiguiente, no ha condonado ningún ingreso que en otro caso se percibiría".[1943]

7.609 Sin embargo, en su primera comunicación escrita, los Estados Unidos admiten que el LCF 747 puede beneficiarse de las medidas fiscales que se aplican en términos más generales al sector aeroespacial del Estado de Washington, es decir, las medidas sancionadas en el marco del HB 2294. No obstante, según los Estados Unidos, estas medidas no constituyen subvenciones a Boeing incompatibles con las normas de la OMC.[1944]

7.610 En respuesta a preguntas formuladas por el Grupo Especial, los Estados Unidos confirman que su argumento de que no hay "ningún incentivo fiscal especial" concedido al LCF 747 se apoya en el principio de que las medidas fiscales previstas en el HB 2294 no son subvenciones.[1945]

7.611 Los Estados Unidos argumentan que la afirmación de las Comunidades Europeas de que existe una contribución financiera porque el Estado de Washington debe proporcionar al LCF 747 los "mismos bienes y servicios que proporciona al 787" carece de fundamento. No hay nada en el MSA que establezca que el Estado de Washington proporcionará esos bienes y servicios al LCF 747.[1946]

7.612 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que, dado que no hay ningún incentivo fiscal especial para el LCF 747, "tampoco existe beneficio ni especificidad". Sin embargo, en respuesta a preguntas formuladas por el Grupo Especial, confirman que su argumento se basa en el principio de que las medidas fiscales previstas en el HB 2294 no son subvenciones.[1947]

7.613 Los Estados Unidos aducen que la aplicación del trato fiscal previsto en el HB 2294 al LCF 747 ya está incluida en el cálculo realizado por las Comunidades Europeas del valor de todas las medidas fiscales que figuran en este instrumento legislativo.[1948] Los Estados Unidos también sostienen que el argumento de que no han cooperado en el proceso de acopio de información de forma que permita calcular el valor de las subvenciones al LCF 747 carece de fundamento.[1949]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.614 La primera cuestión que se presenta al Grupo Especial es si el apéndice E del MSA crea nuevas subvenciones fiscales estatales o locales en el Estado de Washington o amplía el alcance de las existentes.

7.615 Las medidas fiscales promulgadas en el marco del HB 2294, que hemos constatado que constituyen subvenciones específicas, no hacen referencia expresa al 787 o a los aviones "supereficientes". Por consiguiente, estos incentivos se aplican al LCF 747 con independencia de la cláusula del apéndice E del MSA que impugnan las Comunidades Europeas. Por ejemplo, en la medida en que el LCF 747 se fabricara en el Estado de Washington, algo que según indican las pruebas en realidad no sucede, la reducción del impuesto B&O del Estado de Washington sobre las actividades manufactureras se le aplicaría en las condiciones previstas en el HB 2294, con

[1943] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 578.
[1944] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 578, nota 766.
[1945] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 42, párrafo 113.
[1946] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 579.
[1947] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 42, párrafo 113.
[1948] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 250, párrafo 424.
[1949] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 251, párrafo 447.

independencia del apéndice E del MSA.[1950] Así pues, el apéndice E del MSA no crea nuevas subvenciones ni extiende las existentes.

7.616 La alegación de las Comunidades Europeas de que el MSA exige al Estado de Washington que haga extensivas a Boeing "las mismas ventajas fiscales estatales y *locales* ... que concede al 787"[1951] indica que las Comunidades Europeas están argumentando que el MSA exige que la reducción del impuesto B&O de la ciudad de Everett se haga extensiva al LCF 747. No obstante, en la medida en que el LCF 747 se fabrica en la ciudad de Everett, la reducción fiscal ya se aplica al LCF 747, con independencia del MSA.

7.617 En consecuencia, el Grupo Especial constata que el apéndice E del MSA no crea subvenciones fiscales adicionales para Boeing.[1952] El hecho de que las Comunidades Europeas admitan que los valores que han calculado para los incentivos fiscales establecidos en el HB 2294 incluyen los incentivos fiscales concedidos en relación con el LCF 747 confirma esta conclusión.[1953]

7.618 La segunda cuestión que se presenta al Grupo Especial es si, como afirman las Comunidades Europeas, la prescripción del MSA de que el Estado garantice que el LCF 747 "pueda acogerse a todos los beneficios concedidos al programa del 7E7" constituye una subvención a Boeing en forma de suministro de bienes y servicios al programa del LCF 747.[1954]

7.619 El Grupo Especial ha constatado que los únicos bienes y servicios suministrados en virtud del MSA que constituyen subvenciones específicas al programa del Boeing 787 son el ERC y los servicios suministrados en el marco del programa de desarrollo de la mano de obra. Por lo tanto, la cuestión que el Grupo Especial tiene ante sí es si el apéndice E del MSA, donde se establece que el LCF 747 "pued{e} acogerse a todos los beneficios concedidos al programa del 7E7", tiene el efecto de crear una nueva subvención a Boeing en forma de un ERC y un programa de desarrollo de la mano de obra a favor del LCF 747. No es preciso que el Grupo Especial decida si esta es la interpretación correcta del apéndice E. Incluso si lo fuera, no se han presentado pruebas al Grupo Especial que demuestren que se han llevado a cabo actividades de desarrollo de la mano de obra relativas al LCF 747 en el Estado de Washington. De hecho, las pruebas de que dispone el Grupo Especial ponen de manifiesto que las tareas de diseño del LCF 747 se realizaron en Moscú y que las modificaciones de los 747-400 para crear los LCF 747 se realizaron en el Taipei Chino.[1955] Por consiguiente, el Grupo Especial no dispone de pruebas que demuestren que se llevaron a cabo en el Estado de Washington actividades de desarrollo de la mano de obra del tipo descrito en el apéndice D del MSA en relación con el LCF 747. En consecuencia, incluso si la interpretación

---

[1950] *Boeing 787: Build globally, assemble locally*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 115, página 4; indica que el LCF 747 se construirá en el Taipei Chino a partir de los 747-400 ya existentes.

[1951] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 190.

[1952] Aunque las condiciones para acogerse a las tres medidas fiscales previstas en el HB 2294 (a saber, la exención de impuestos sobre las ventas y la utilización para los servicios y equipos de construcción, la exención del impuesto especial sobre los arrendamientos y la exención del impuesto sobre la propiedad) se refieren a la producción de "aviones supereficientes", a cuya definición se ajusta el 787, hemos constatado que estas tres medidas no constituyen subvenciones a Boeing. Lo que plantean las Comunidades Europeas es que el MSA hace extensivas al programa del LCF 747 las subvenciones fiscales concedidas al programa del 787. Dado que estas medidas no son subvenciones al programa del Boeing 787, no están comprendidas en el argumento de las Comunidades Europeas.

[1953] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 250.

[1954] *First Amendment to Project Olympus Master Site Development and Location Agreement*, 2 de febrero de 2004, CE - Prueba documental 60 (el apéndice E modificado del MSA; véase el artículo II(2.4) de CE - Prueba documental 60, en el que se explica la inserción de un apéndice E enmendado en el MSA).

[1955] *Boeing 787: Build globally, assemble locally*, The Seattle Times, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 115, página 4.

correcta del apéndice E fuera que prevé la posibilidad de una ayuda para el desarrollo la mano de obra asociada con el LCF 747, no hay pruebas de que Boeing haya utilizado nunca esta cláusula del apéndice E.

7.620 Como se señala en los párrafos 7.150 y 7.151 del presente informe, a juicio del Grupo Especial la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas se basa en la utilización de las subvenciones en litigio por una entidad concreta: Boeing. Las Comunidades Europeas no alegan que el suministro de bienes y servicios en virtud del apéndice E sea una contribución financiera en abstracto. Por el contrario, la posición de las Comunidades Europeas es que la medida constituye una contribución financiera *a Boeing*. Suponiendo que el efecto del apéndice E fuera permitir un posible suministro de bienes y servicios en relación con el programa del LCF 747, en circunstancias en que no se han presentado pruebas al Grupo especial de que Boeing haya reclamado nunca estos bienes y servicios, el Grupo Especial constata que no existe contribución financiera a Boeing.

7.621 Por las mismas razones expresadas en relación con las medidas fiscales previstas en el HB 2294 del Estado de Washington y las medidas relativas a la infraestructura contempladas en el MSA, el Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han demostrado su argumento subsidiario en el marco del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1956]

Conclusión

7.622 **Por las razones expuestas, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el apéndice E del MSA dé lugar a subvenciones adicionales a Boeing.**

viii) Costas procesales

Introducción

7.623 Las Comunidades Europeas argumentan que el MSA exige al Estado de Washington que asuma determinadas costas procesales en que incurra Boeing y que ello da lugar a una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

7.624 Los Estados Unidos sostienen que la disposición del MSA en litigio no constituye una subvención porque no entraña una contribución financiera.

La medida en litigio

7.625 El artículo 11.3 del MSA establece lo siguiente:

> "En el caso de que uno o varios terceros entablen procedimientos judiciales contra alguna de las Partes Públicas o contra Boeing que estén de algún modo relacionados con el presente Acuerdo, o con algún acuerdo, documento o permiso formalizado, emitido o aplicado en virtud del presente Acuerdo, el Estado (u otra administración estatal o local que el Estado pueda designar) asumirá totalmente la defensa en esos procedimientos, incluidos todos los honorarios, costas y cualesquiera gastos con ella relacionados. Las obligaciones del Estado (o de cualquier otra administración estatal o local) dimanantes del presente artículo 11.3 estarán sujetas a los términos y condiciones establecidos en los artículos 11.3.1 a 11.3.4".[1957]

[1956] Véanse los párrafos 7.159-7.167 y 7.173-7.178 del presente informe.
[1957] MSA, artículo 11.3, CE - Prueba documental 58.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.626 Las Comunidades Europeas sostienen que el artículo 11.3 del MSA exige al Estado de Washington que pague todas las costas en que incurra Boeing en cualquier procedimiento judicial que pueda iniciarse en relación con el MSA, y que el acuerdo del Estado de Washington para asegurar las costas de los procedimientos judiciales de Boeing relacionados con el MSA constituye una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si Boeing resulta involucrado en algún litigio relacionado con el MSA, el Estado de Washington está obligado a transferir fondos a Boeing para sufragar los honorarios, costas y gastos del litigio. Las Comunidades Europeas también sostienen que el hecho de que el Estado deba proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente si no puede sufragar las costas procesales de Boeing es una demostración más de que existe una posible transferencia directa de fondos relacionada con esta "póliza de seguros contra el riesgo de litigios".[1958]

7.627 Las Comunidades Europeas sostienen que los argumentos planteados por los Estados Unidos en su primera comunicación escrita reflejan un importante malentendido del argumento de las Comunidades Europeas relativo al compromiso del Estado de Washington de pagar las costas procesales de Boeing. A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen que nunca han formulado ningún argumento relativo a las costas procesales en que Boeing pueda incurrir por decisión propia, ni al pago a Boeing por posibles daños y perjuicios u otras responsabilidades. Por el contrario, su argumento consiste en que, si uno o varios terceros entablan un procedimiento judicial contra Boeing, el Estado de Washington, solo o junto con las Partes Públicas, está obligado a pagar todos los honorarios, costas y gastos relacionados con la defensa en ese litigio. El hecho de que el Estado de Washington no haya intervenido hasta la fecha en ningún litigio relacionado con el MSA es totalmente irrelevante. Además, la afirmación de que el "Estado no prevé que haya tales procedimientos en el futuro" es incompatible con la existencia misma de la disposición en litigio, que el Estado y Boeing de común acuerdo consideraron necesaria ante la posibilidad real de que se plantearan tales procedimientos.[1959]

7.628 Las Comunidades Europeas argumentan que el artículo 11.3 del MSA, según se desprende claramente de su texto, prescribe una posible transferencia directa de fondos a Boeing, porque el Estado u otras administraciones estatales o locales están obligados a pagar los honorarios, costas y gastos en que incurra Boeing para defenderse en procedimientos judiciales promovidos por terceros. El hecho de que esta transferencia dependa de que ocurra algún otro hecho es lo que determina que esa disposición represente una posible transferencia directa de fondos y no una transferencia directa de fondos. A este respecto, el artículo 11.3 del MSA es comparable a una garantía de préstamo.[1960]

7.629 Las Comunidades Europeas argumentan que el hecho de que el Estado de Washington se haga cargo de las costas procesales otorga "beneficios" a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque esa póliza de seguros contra el riesgo de litigios está explícitamente relacionada con la producción del 787 y se proporciona a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado. Boeing recibe del Estado la garantía de que éste asumirá los riesgos de litigio de Boeing relacionados con el MSA, lo que facilita el desarrollo y la producción del 787 en el Estado de Washington. Este tipo de garantía es una póliza de seguros por la que Boeing no paga nada a cambio. En el mercado, Boeing habría tenido que pagar una prima por esta póliza de seguros. Los beneficios que obtiene Boeing de que el Estado asuma las costas procesales son las cuantías de las primas que Boeing debería haber pagado cada año para asegurarse en el mercado contra ese riesgo de litigio. Las Comunidades Europeas sostienen que, como resultado de la falta de cooperación de los Estados Unidos, no pueden ofrecer una estimación del valor de estos

[1958] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 203.
[1959] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 123.
[1960] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 244, párrafos 443 y 444.

beneficios.[1961] Las Comunidades Europeas argumentan que está claro que, sin el artículo 11.3 del MSA, en caso de que uno o varios terceros entablaran un procedimiento judicial contra Boeing relativo al MSA Boeing estaría obligado a pagar honorarios, costas y gastos a precio de mercado para defenderse en ese litigio. El artículo 11.3 establece que en esta situación será el Estado, y no Boeing, el que pague esos honorarios, costas y gastos. Por lo tanto, Boeing ha obtenido del Estado un compromiso similar a un seguro sin dar nada a cambio. Ha recibido, pues, un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El que "el Estado de Washington no haya acordado pagar a Boeing daños y perjuicios u otras posibles responsabilidades en virtud del Acuerdo {*Master Site*}" no cambia el hecho de que el compromiso que el Estado *ha* asumido en el artículo 11.3 otorga un beneficio a Boeing. Además, el que el artículo 11.3 estuviera, a juicio de los Estados Unidos, motivado por el propio interés del Estado, tampoco cambia el hecho de que, según los términos de dicha disposición, Boeing está recibiendo gratuitamente algo que no podría obtener en el mercado sin pagar una contraprestación adecuada.[1962]

7.630 Las Comunidades Europeas argumentan que el compromiso del Estado de Washington de asumir las costas procesales de Boeing en asuntos concernientes al MSA es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque forma parte de un acuerdo específicamente concertado entre Boeing y el Estado de Washington. En el MSA se establece explícitamente que el Estado asumirá únicamente las costas procesales relacionadas con el Acuerdo en que incurran las administraciones estatales o locales del Proyecto *Olympus* o Boeing. En consecuencia, el suministro de estos incentivos es específico porque el Estado de Washington ha limitado explícitamente a Boeing el acceso a dichos incentivos conforme a los términos del MSA. Si el Grupo Especial considerara que el compromiso del Estado de Washington de asumir las costas procesales no es específico a tenor del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, sería no obstante específico *de facto* conforme al párrafo 1 c) del artículo 2. El MSA deja claro que Boeing es la única parte, además de las administraciones estatales o locales del Proyecto *Olympus*, que se beneficiará de la garantía del Estado contra las costas procesales. Además, los antecedentes del "paquete de incentivos para Boeing" muestran que la finalidad de esta póliza de seguros contra el riesgo de litigios era beneficiar directamente la producción de LCA de Boeing. Boeing será, por cierto, su beneficiario predominante.[1963]

Argumentos de los Estados Unidos

7.631 Los Estados Unidos argumentan que el artículo 11.3 del MSA no constituye una subvención. Boeing no recibe una contribución financiera en virtud de dicho artículo, que encomienda al Estado o las administraciones locales que "asum{an} totalmente la defensa en esos procedimientos, incluidos todos los honorarios, costas y cualesquiera gastos con ella relacionados". En contra del argumento de las Comunidades Europeas, el artículo 11.3 no exige al Estado de Washington "transferir fondos a Boeing para sufragar los honorarios, costas y gastos del litigio" en el caso de costas en que Boeing pueda incurrir por decisión propia. El MSA concede a Boeing el derecho a mantener su propio asesor jurídico y a intervenir en su propio nombre en cualquier litigio. El artículo 11.3 no es una "póliza de seguros contra el riesgo de litigios", puesto que se refiere exclusivamente a la defensa del Estado en un procedimiento judicial y no al costo de posibles daños y perjuicios o responsabilidades a que pueda haber lugar. Los Estados Unidos señalan que el Estado de Washington no ha participado en ningún procedimiento judicial concerniente al MSA, ni en nombre de Boeing ni en el suyo propio, y que tampoco prevé que haya tales procedimientos en el futuro.[1964]

[1961] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 204-207.

[1962] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 124 y 125.

[1963] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 208 y 209; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 126.

[1964] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 573.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.632 Los Estados Unidos argumentan que el artículo 11.3 del MSA no constituye una posible transferencia directa de fondos conforme al párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El artículo 11.3 establece que, en el caso de que se entable un litigio para impugnar alguna disposición del MSA, el Estado de Washington asumirá la defensa en ese litigio. En la medida en que Boeing quiera intervenir en ese litigio, podrá ejercer su derecho a hacerlo, pero el artículo 11.3 no obliga al Estado a sufragar las costas procesales de Boeing, ni el Estado tiene intención de sufragarlas. De hecho, la finalidad del artículo 11.3 era proteger el propio interés del Estado de asumir la defensa en cualquier litigio en que se impugnara el MSA. De conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, existe una posible transferencia directa de fondos si esa transferencia está asegurada en caso de que se den determinadas circunstancias definidas. Puesto que el artículo 11.3 no asegura a Boeing una transferencia directa de fondos en ninguna circunstancia, no hay posible transferencia directa de fondos en el sentido del Acuerdo SMC.[1965]

7.633 Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que el beneficio otorgado a Boeing en virtud del artículo 11.3 del MSA es la cuantía de "las primas que Boeing debería haber pagado en el mercado cada año para asegurarse contra ese riesgo de litigio". Los Estados Unidos sostienen que el artículo 11.3 del MSA no es una póliza de seguros contra el riesgo de litigios porque el Estado de Washington no ha acordado pagar a Boeing daños y perjuicios u otras posibles responsabilidades en virtud del MSA. Por otra parte, afirman que las disposiciones del artículo 11.3 están motivadas por el propio interés del Estado, y no por un beneficio a Boeing. En caso de litigio en que se impugnen el MSA y la legislación o los acuerdos conexos, el Estado, con independencia del artículo 11.3, defenderá el MSA y la legislación conexa.[1966]

7.634 Los Estados Unidos argumentan que, dado que no existe subvención a Boeing, no se plantea la cuestión de la especificidad.[1967]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.635 Las partes discrepan en cuanto a si el artículo 11.3 del MSA da lugar a una contribución financiera en forma de una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC que otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 de dicho Acuerdo. Con respecto a la cuestión de si el artículo 11.3 del MSA da lugar a una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, la cuestión fundamental en litigio es si el artículo 11.3 constituye un compromiso del Estado de Washington, o de quien éste designe, de hacer una transferencia directa de fondos a Boeing en caso de que tenga lugar un determinado acontecimiento.

7.636 A este respecto, el Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas han sostenido que el artículo 11.3 del MSA exige al Estado de Washington "que pague todas las costas *en que incurra Boeing* en cualquier procedimiento judicial que pueda iniciarse en relación con el Acuerdo", que "{s}i Boeing resulta involucrado en algún litigio relacionado con el Acuerdo relativo al Proyecto *Olympus Master Site*, el Estado de Washington está obligado *a transferir fondos a Boeing para sufragar los honorarios, costas y gastos del litigio*", y que "el hecho de que el Estado deba proporcionar a Boeing una medida correctiva de efecto económico equivalente *si no puede sufragar las costas procesales de Boeing* es una demostración más de que existe una posible transferencia directa de fondos relacionada con esta póliza de seguros contra el riesgo de litigios ...".[1968] Este argumento indica que la transferencia directa de fondos que, según la interpretación del artículo 11.3

[1965] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 244, párrafos 405 y 406.
[1966] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 575.
[1967] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 576.
[1968] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 201 y 202 (sin cursivas en el original).

que hacen las Comunidades Europeas, tendrá lugar si uno o varios terceros entablan un procedimiento judicial contra Boeing relacionado con el MSA es una transferencia directa de fondos a Boeing para sufragar las costas en que haya incurrido.

7.637 El Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han demostrado que el artículo 11.3 del MSA prevea este tipo de transferencia directa de fondos a Boeing. Dicho artículo establece que, si uno o varios terceros entablan un procedimiento judicial contra alguna de las Partes Públicas o contra Boeing en relación con el MSA, el Estado de Washington[1969] "asumirá totalmente la defensa en esos procedimientos, incluidos todos los honorarios, costas y cualesquiera gastos con ella relacionados". Al parecer, los "honorarios, costas y cualesquiera gastos con ella relacionados" son los honorarios, costas y gastos *en que incurra el Estado de Washington* por asumir "totalmente {*el Estado de Washington*} la defensa en esos procedimientos". El Grupo Especial no ve en esta disposición nada que exija al Estado de Washington que pague los honorarios, costas y gastos *en que incurra Boeing* en relación con esos procedimientos. Por consiguiente, el Grupo Especial considera que no hay base que sustente la opinión según la cual el artículo 11.3 establece que, si tiene lugar un determinado acontecimiento, el Estado de Washington hará una transferencia directa de fondos a Boeing para sufragar las costas en que incurra Boeing en relación con determinados procedimientos judiciales relativos al MSA.

7.638 Además de los términos del artículo 11.3 del MSA, el contexto inmediato de esa disposición también indica que los "honorarios, costas y cualesquiera gastos con ella relacionados" parecen ser los honorarios, costas y gastos *en que incurra el Estado de Washington* por "asumir{} totalmente {*el Estado de Washington*} la defensa en esos procedimientos". En este sentido, recordamos que la última oración del artículo 11.3 establece que las obligaciones del Estado (u otra administración estatal o local) dimanantes del artículo 11.3 "estarán sujetas a los términos y condiciones establecidos en los artículos 11.3.1 a 11.3.4". Los términos y condiciones establecidos en los artículos 11.3.1 a 11.3.4 se centran en la forma en que el *Estado de Washington* (u otra administración estatal o local) llevaría a cabo esta defensa. Por ejemplo, el artículo 11.3.1 encomienda al Estado de Washington (u otra administración estatal o local) que notifique por escrito a Boeing cualquier procedimiento judicial de este tipo, que lleve a cabo una defensa enérgica en ese procedimiento, que consulte con Boeing sobre diversas cuestiones y que no se oponga a la "intervención" de Boeing en "ese procedimiento", mientras que el artículo 11.3.2 establece, entre otras cosas, que el Estado (o la administración estatal o local correspondiente) no podrá llegar a una solución o desistir de un litigio sin consultar previamente a Boeing.

7.639 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una contribución financiera en forma de una posible transferencia directa de fondos a Boeing para sufragar las costas en que haya incurrido.

7.640 El Grupo Especial observa que, en su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que si uno o varios terceros entablan un procedimiento judicial contra Boeing relativo al MSA, el Estado de Washington está obligado a pagar todos los honorarios, costas y gastos "relacionados con la defensa en ese litigio".[1970] Es posible que la afirmación de las Comunidades

[1969] U otra administración estatal o local que el Estado de Washington pueda designar.

[1970] A este respecto, las Comunidades Europeas observan también que su "alegación no se refiere al pago de las costas procesales en que Boeing pueda incurrir por decisión propia ni al pago a Boeing por posibles daños y perjuicios u otras responsabilidades, sino al *pago de la defensa de Boeing en posibles litigios* entablados por terceros en asuntos concernientes al Acuerdo relativo al Proyecto *Olympus Master Site*". Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 122 y 123 (sin cursivas en el original). De manera similar, en su respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas argumentan que el artículo 11.3 del MSA "encomienda al Estado o a quien éste designe que pague los honorarios, costas y gastos en que se haya incurrido en *la defensa contra actuaciones judiciales promovidas por terceros*, si tales actuaciones tienen lugar" (sin cursivas en el original).

Europeas de que los honorarios, costas y gastos que debe asumir el Estado de Washington son los "relacionados con la defensa en ese litigio" se refiera a los honorarios, costas y gastos conexos *en que incurra el Estado de Washington* y no Boeing.[1971] En ese caso, este argumento parece un tanto diferente del planteado en la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, según el cual el artículo 11.3 del MSA establece que el Estado de Washington transferirá a Boeing fondos correspondientes a las costas en que incurra Boeing. Si la interpretación de las Comunidades Europeas del artículo 11.3 del MSA es que en él se establece que, si tiene lugar un acontecimiento definido, el Estado de Washington está obligado a pagar los honorarios, costas y gastos en que incurra *el Estado* cuando *el Estado* asuma la defensa en los procedimientos judiciales entablados contra Boeing en relación con el MSA, en ese caso el Grupo Especial considera que, como se ha explicado más arriba, el texto del artículo 11.3 del MSA apoya esta interpretación. Sin embargo, a juicio del Grupo Especial, las Comunidades Europeas no han ofrecido un razonamiento suficiente para demostrar que, en caso de que el Estado de Washington sufrague las costas en que *el Estado* incurra en relación con *su* defensa en los procedimientos judiciales contra Boeing relativos al MSA, ello equivaldría a una transferencia directa de fondos a Boeing. Por lo tanto, el Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han demostrado que el artículo 11.3 del MSA dé lugar a una posible transferencia directa de fondos.

7.641 En resumen, el Grupo Especial constata, por una parte, que, si el argumento de las Comunidades Europeas consiste en que el artículo 11.3 del MSA quiere decir que si tiene lugar un acontecimiento definido el Estado de Washington estará obligado a realizar una transferencia directa de fondos a Boeing para sufragar las costas en que incurra Boeing en procedimientos judiciales relacionados con el MSA, las Comunidades Europeas no han justificado esa afirmación. Por otra parte, si el argumento de las Comunidades Europeas es que el artículo 11.3 del MSA exige al Estado de Washington que se haga cargo de las costas, honorarios y gastos en que incurra el propio Estado al asumir la defensa en procedimientos judiciales contra Boeing relacionados con el MSA, las Comunidades Europeas no han demostrado que ello dé lugar a una posible transferencia de fondos a Boeing. El Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas no presentan argumentos sobre cómo se podría constatar que el artículo 11.3 constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC que no sea en forma de una posible transferencia directa de fondos.

Conclusión

7.642 **Por las razones expuestas, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el artículo 11.3 del MSA constituya una contribución financiera en forma de una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, el Grupo Especial constata también que las Comunidades Europeas no han demostrado que el artículo 11.3 del MSA constituya una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.**

ix) Resumen de las conclusiones sobre las supuestas subvenciones del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site concedidas en virtud del "paquete de incentivos para Boeing"

7.643 El análisis y las conclusiones precedentes abordan la cuestión de si las siguientes medidas previstas en el MSA en relación con el Proyecto *Olympus* constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC:

[1971] Véanse también las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 244, párrafo 345.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

a) los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527, la construcción de instalaciones para la transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur del Puerto de Everett;

b) la exención del pago de derechos de aterrizaje para el LCF 747 en Paine Field;

c) la congelación de las tasas aplicadas a Boeing por determinados servicios públicos;

d) la facilitación de coordinadores para el proyecto Olympus;

e) los incentivos para la formación en el trabajo en forma de un programa de desarrollo de la mano de obra y el suministro de un centro de recursos de empleo;

f) los incentivos fiscales y de otro tipo relacionados con el LCF 747;

g) la asunción por el Estado de Washington de los costos de los procedimientos judiciales relacionados con el MSA.

7.644 Por las razones arriba expuestas, el Grupo Especial constata que el programa de desarrollo de la mano de obra y el centro de recursos de empleo previstos en el MSA constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial estima la cuantía de estas subvenciones a la división de LCA de Boeing durante el período 1989-2006 en 11 millones de dólares.

7.645 Por las razones arriba expuestas, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que las siguientes medidas constituyan subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC: i) los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR 527, la construcción de instalaciones para la transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur del Puerto de Everett; ii) la exención del pago de derechos de aterrizaje para el LCF 747 en Paine Field; iii) el supuesto compromiso contraído por la ciudad de Everett y el condado de Snohomish de congelar las tasas aplicadas a Boeing por determinados servicios públicos; iv) la facilitación de coordinadores conforme al MSA; v) los incentivos fiscales y de otro tipo relacionados con el LCF 747; y vi) la asunción por el Estado de Washington de las costas procesales relacionadas con el MSA.

3. Estado de Kansas y municipios de dicho Estado

a) Ventajas fiscales derivadas de la emisión de bonos industriales

i) Introducción

7.646 Las Comunidades Europeas sostienen que determinadas exenciones fiscales derivadas de la emisión de "bonos industriales" ("IRB") por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado constituyen la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, que otorgan un beneficio y que son específicas *de facto* para determinadas empresas. Cuando las exenciones fiscales no son recibidas directamente por Boeing, las Comunidades Europeas aducen que el beneficio "se transfiere" a Boeing. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía del beneficio derivado de los IRB para la División de LCA de Boeing ascenderá, como mínimo, a 784 millones de dólares de 1989 a 2019.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.647 El principal argumento que oponen los Estados Unidos a las Comunidades Europeas en relación con las exenciones fiscales es que no son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Además, los Estados Unidos aducen que cualquier beneficio otorgado a empresas distintas de Boeing no se transfirió a Boeing.

ii) La medida en litigio

7.648 Las Comunidades Europeas aducen que el Estado de Kansas ha otorgado a la división de LCA de Boeing subvenciones en forma de reducciones fiscales mediante un programa IRB.

7.649 Los antecedentes pertinentes de las comunicaciones de las Comunidades Europeas son que la división de Wichita de Boeing Commercial Airplanes ("Boeing Wichita") produjo aviones comerciales y sus componentes en Wichita, Kansas, durante más de 70 años. El 16 de junio de 2005, Boeing vendió sus instalaciones de Boeing Wichita a otra empresa, denominada ahora Spirit Aerosystems ("Spirit").[1972]

7.650 Las Comunidades Europeas sostienen que la cuantía de las reducciones fiscales concedidas a Boeing en el marco del plan IRB ascenderá, como mínimo, a 784 millones de dólares durante el período 1989-2019. Esta cifra abarca 643 millones de dólares de reducciones fiscales otorgadas directamente a Boeing y 141 millones de dólares de reducciones fiscales otorgadas a Spirit, que, según aducen las Comunidades Europeas, se han "transferido" a Boeing.

7.651 Los IRB son emitidos por ciudades y distritos de Kansas en favor de entidades privadas a fin de contribuir a la obtención de ingresos para financiar la compra, la construcción o la mejora de diversos tipos de bienes industriales y comerciales ("los bienes del proyecto").[1973]

7.652 La ley estatal pertinente que concede a las ciudades de Kansas la facultad de emitir IRB se recoge en la Kansas Statutes Annotated (legislación anotada de Kansas) ("KSA"), artículos 12-1740 y siguientes. El artículo 12-1741 de la KSA dispone lo siguiente:

> "{T}odas las ciudades tendrán la facultad de emitir bonos, y el producto de éstos se utilizará para pagar la totalidad o una parte del costo de la compra, la adquisición, la construcción, la reconstrucción, la mejora, el equipamiento, el amueblamiento, la reparación, la ampliación o la remodelación de instalaciones con fines agrícolas, comerciales, de atención hospitalaria, industriales, relacionados con los recursos naturales, recreativos y manufactureros. Todas las ciudades tendrán también la facultad de concertar arrendamientos o acuerdos de arrendamiento financiero sobre la base de una ordenanza, con cualquier persona, empresa o entidad en relación con las instalaciones."[1974]

7.653 En general, la ciudad de que se trata, que en el caso de Boeing y Spirit es la ciudad de Wichita, actúa como "emisor" de los IRB. Éstos se venden al público en general para obtener fondos que la entidad privada en cuyo favor se emiten utiliza para adquirir o mejorar los bienes del proyecto. Durante el plazo de los IRB, el título legal de los bienes del proyecto sigue perteneciendo al emisor (es decir, a la ciudad). La entidad privada arrienda el bien, pagando a los titulares de los IRB una renta que sea suficiente para cubrir el capital y los intereses de éstos. Al final del plazo del bono, el título sobre los bienes del proyecto se transfiere a la entidad privada de que se trata.[1975]

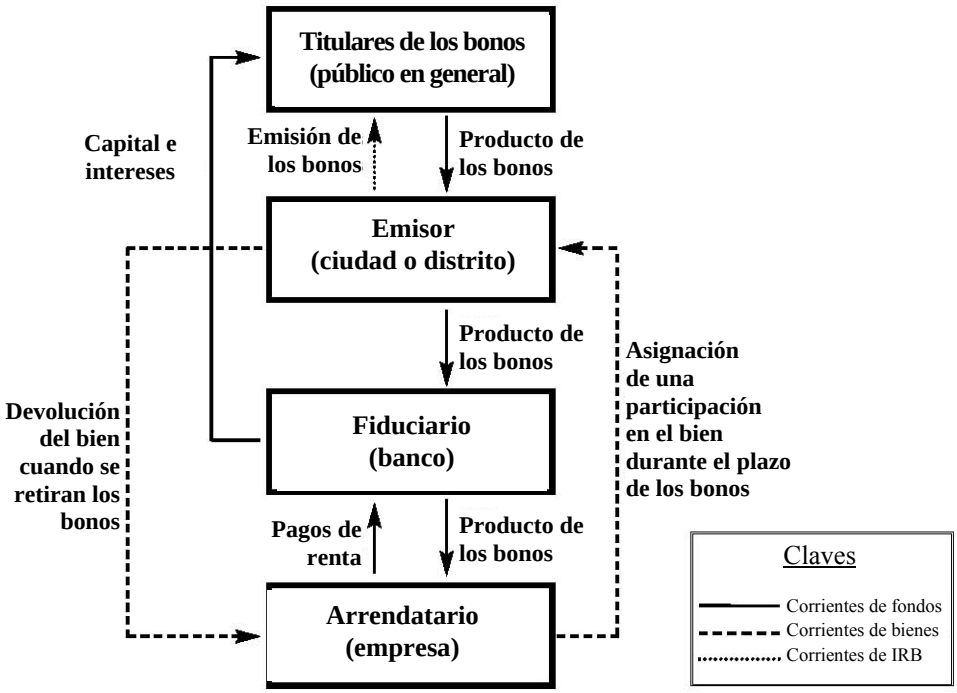
[1972] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 286.
[1973] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 286.
[1974] Kan. Stat. Ann. § 12-1740 y siguientes (2001), CE - Prueba documental 167.
[1975] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafos 4-8.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.654 El procedimiento de emisión de los IRB comprende varios pasos, en particular la aprobación por el consejo municipal de la ciudad emisora de una carta de intención en la que se expresa el propósito del emisor de emitir los IRB en favor de la entidad privada de que se trate, a reserva de condiciones negociadas.[1976] La facultad de emisión propiamente dicha se basa en una ordenanza de emisión de bonos adoptada por el consejo municipal de la ciudad emisora.[1977]

7.655 Las Comunidades Europeas presentan el siguiente diagrama para facilitar la comprensión del funcionamiento del "plan IRB":

Plan IRB general



7.656 Para una entidad privada, las ventajas de que se emitan IRB en su favor son las siguientes:

a) la posibilidad de tomar en préstamo fondos a tipos de interés inferiores a los del mercado, debido a la exención fiscal de los intereses;

b) reducciones del impuesto sobre la propiedad con respecto a los bienes del proyecto durante un período de hasta 10 años; y

c) exenciones del impuesto sobre las ventas de los bienes del proyecto y los servicios adquiridos con el producto de los IRB.[1978]

[1976] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafos 14 y 15.
[1977] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafos 14 y 15.
[1978] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 298.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.657 El fundamento jurídico de la concesión de las dos últimas ventajas mencionadas es el artículo 79-201a de la KSA, que dispone que todos los bienes inmuebles financiados mediante IRB quedarán exentos de los impuestos estatales y locales sobre la propiedad durante un período de hasta 10 años, y el artículo 79-3640 de la KSA, que dispone que los bienes muebles tangibles y los servicios adquiridos con el producto de los IRB quedarán exentos de todos los impuestos sobre las ventas.[1979]

7.658 El procedimiento aplicado en el caso de los IRB emitidos para Boeing y Spirit por la ciudad de Wichita es ligeramente diferente del plan general descrito en los párrafos anteriores. En particular, en lugar de ser comprados por el público, los IRB emitidos en favor de Boeing o Spirit son comprados por las propias empresas.[1980] Esto da lugar a un flujo circular de dinero, de Boeing (o Spirit) a la ciudad, por la compra de los IRB, y de la ciudad de nuevo a Boeing (o Spirit) para financiar la compra de bienes del proyecto.[1981] Como Boeing o Spirit es propietaria de los IRB, cualquier pago de capital o intereses es un pago que las empresas se hacen a sí mismas. Por lo tanto, Boeing y Spirit no utilizan los IRB para obtener una aportación de fondos con la que financiar la adquisición de bienes. En lugar de ello, las ventajas de la emisión de los IRB para Boeing y Spirit sólo consisten en las exenciones de los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas.[1982] Lo que impugnan las Comunidades Europeas son las ventajas fiscales para Boeing, incluidas las que se "transfieren" de Spirit a Boeing, derivadas de la emisión de IRB por la ciudad de Wichita. Las Comunidades Europeas no impugnan ningún otro aspecto de las transacciones relativas a los IRB.[1983]

7.659 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas proporcionan información detallada sobre las fechas de las emisiones de IRB para Boeing y Spirit y sobre la manera en que se efectuaron dichas emisiones.[1984]

7.660 Según las Comunidades Europeas, la ciudad de Wichita ha emitido IRB para Boeing Wichita todos los años desde 1979. Las Comunidades Europeas proporcionan un cuadro de las emisiones de IRB que, según afirman, han dado lugar a las subvenciones otorgadas a Boeing en forma de reducciones de impuestos que se impugnan en la presente diferencia. En el cuadro se identifican los IRB emitidos directamente para Boeing durante tres períodos diferentes y los IRB emitidos para Spirit.

Receptor de los IRB	IRB emitidos	Período de la ventaja fiscal	Contribución financiera	Beneficio
Boeing	**Antes de 1995** (antes de la venta de Boeing Wichita)	**Antes de 2005** (antes de la venta de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing arrienda el bien y es propietaria de los bonos; no participa ninguna otra entidad)	**Boeing LCA** (sobre la base de la carta de intención, la ordenanza de emisión de bonos y los bienes del proyecto)
Boeing	**1995-2004** (antes de la venta de Boeing Wichita)	**1996-2004** (antes de la venta de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing arrienda el bien y es propietaria de los bonos; no participa ninguna otra entidad)	**Boeing LCA** (sobre la base de la carta de intención, la ordenanza de emisión de bonos y los bienes del proyecto)

[1979] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafo 9.
[1980] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafo 19.
[1981] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo A, párrafo 22.
[1982] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 312.
[1983] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 318.
[1984] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 293-317.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Receptor de los IRB	IRB emitidos	Período de la ventaja fiscal	Contribución financiera	Beneficio
		2005-2014 (después de la venta de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing subarrienda el bien a Spirit, manteniendo su calidad de arrendatario; Boeing es propietaria de los bonos)	**Boeing LCA** (sobre la base de la carta de intención, la ordenanza de emisión de bonos y los bienes del proyecto)
Boeing	**2005-** (después de la venta de Boeing Wichita)	**2006-** (después de la venta de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing arrienda el bien y es propietaria de los bonos; no participa ninguna otra entidad)	**Boeing LCA** (sobre la base de la carta de intención y los bienes del proyecto)
Spirit	**2005-** (después de la venta de Boeing Wichita)	**2006-** (después de la venta de Boeing Wichita)	**Spirit** (Spirit arrienda el bien y es propietaria de los bonos)	**Boeing LCA** (sobre la base de los bienes del proyecto y de las contraprestaciones de la transacción, en particular los acuerdos de suministro a largo plazo con precios fijos con Boeing Commercial Airplanes)

7.661 En la primera línea del cuadro precedente se identifican los IRB emitidos para Boeing en los casos en que el plazo de dichos bonos, y por lo tanto las exenciones fiscales, expiraron antes de la venta de Boeing Wichita a Spirit en 2005.[1985]

7.662 En la segunda línea se identifican los IRB emitidos para Boeing antes de la venta a Spirit cuando el plazo de dichos bonos y el período de exención fiscal continuaron después de 2005. En el caso de estos IRB, Boeing sigue recibiendo directamente las ventajas fiscales que de ellos se derivan porque mantuvo su calidad de arrendatario de los bienes del proyecto en lugar de transferirla a Spirit. Boeing subarrienda los bienes del proyecto a Spirit.[1986]

7.663 En la tercera línea se identifican los IRB emitidos para Boeing después de la venta a Spirit en 2005. Pese a la venta, la ciudad de Wichita ha seguido emitiendo IRB para Boeing. Según las Comunidades Europeas, Boeing utiliza los bienes del proyecto relacionados con esas emisiones para continuar fabricando partes de LCA en sus antiguas instalaciones de Boeing Wichita.[1987] Por lo tanto,

[1985] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 299, cuadro 3.
[1986] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 311.
[1987] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 308-310. Las Comunidades Europeas citan un apéndice en el que se enumeran los bienes del proyecto correspondientes a una emisión de IRB para Boeing de 2005. La lista va precedida por una declaración según la cual Boeing puede ubicar y utilizar los bienes del proyecto "en propiedades inmobiliarias que pertenecen a The Boeing Company o a Spirit Aerosystems Inc" (apéndice A relativo a los acuerdos de arrendamiento de IRB de Boeing de 1994-2005, CE - Prueba documental 187). Según las Comunidades Europeas, esto parece indicar que Boeing utiliza los bienes del proyecto para seguir fabricando partes de LCA en sus antiguas instalaciones de Boeing Wichita. Las Comunidades Europeas afirman que esto se ve confirmado por el hecho de que Boeing sigue siendo propietaria

las reducciones fiscales derivadas de las emisiones de IRB para Boeing después de la venta a Spirit siguen beneficiando a la división de LCA de Boeing.[1988]

7.664 En la última línea del cuadro se identifican los IRB emitidos para Spirit después de la venta de Boeing Wichita. Las Comunidades Europeas aducen que el beneficio de las reducciones fiscales derivadas de los IRB emitidos para Spirit se ha "transferido" a Boeing.[1989]

iii) Mandato: medidas futuras

Argumentos de los Estados Unidos

7.665 Los Estados Unidos aducen que una "medida futura" es una medida "no vigente en el momento en que se estableció el Grupo Especial" y que todas esas medidas quedan fuera del mandato del Grupo Especial.[1990]

7.666 Para proporcionar el contexto de la alegación de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas intentan incluir "medidas futuras" en su reclamación, señalamos que, en el período 2005-2006, tuvo lugar la siguiente secuencia de acontecimientos:

a) 17 de mayo de 2005: La ciudad de Wichita hizo pública una carta de intención ("carta de intención de 2005") en la que indicaba su propósito de emitir para Spirit IRB por valor de 1.000 millones de dólares a lo largo de un período de cinco años;

b) 16 de junio de 2005: Boeing vendió sus instalaciones de Boeing Wichita a la empresa ahora denominada Spirit;

c) diciembre de 2005: de conformidad con la carta de intención de 2005, la ciudad de Wichita emitió IRB para Spirit por valor de 80 millones de dólares;

d) enero de 2006: las Comunidades Europeas solicitaron el establecimiento de un grupo especial en la presente diferencia; y

e) noviembre de 2006: de conformidad con la carta de intención de 2005, la ciudad de Wichita emitió IRB para Spirit por valor de 252 millones de dólares.

7.667 Los Estados Unidos sostienen que los IRB de la segunda serie emitidos por la ciudad de Wichita para Spirit en noviembre de 2006 son "medidas futuras". Afirman que las Comunidades Europeas no impugnan la Ley sobre los IRB del Estado de Kansas. En lugar de ello, impugnan una serie de medidas adoptadas por el Consejo Municipal de Wichita en cumplimiento de esa Ley.[1991] La segunda serie de IRB fue emitida para Spirit cuando el Consejo Municipal de Wichita aprobó una ordenanza municipal en noviembre de 2006, después de que se presentara la solicitud de establecimiento de un grupo especial.[1992]

---

de herramental en las instalaciones de Spirit en Wichita y suministrándolo para ayudar a Spirit a fabricar partes para la división de LCA de Boeing.

[1988] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 308-310.
[1989] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 316.
[1990] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 23.
[1991] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 24.
[1992] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 24.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.668 Además de aducir que los IRB emitidos para Spirit de conformidad con la ordenanza de noviembre de 2006 quedan fuera del mandato del Grupo Especial, los Estados Unidos sostienen también que "cualesquiera otros IRB que el Consejo Municipal de Wichita pueda decidir emitir para Spirit en el futuro en cumplimiento de nuevas ordenanzas municipales que pueda promulgar serán también medidas futuras que quedarán fuera del mandato del Grupo Especial".[1993] Al calcular la cuantía de las reducciones fiscales derivadas de los IRB, las Comunidades Europeas parten del supuesto de que la carta de intención de 2005 para Spirit se utilizará completamente. Por lo tanto, las Comunidades Europeas incluyen también en su cuantificación las reducciones fiscales derivadas de los IRB que presupone que se emitirán para Spirit de 2006-2009 (es decir, durante el plazo de vigencia de la carta de intención pero después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial). Hay también una carta de intención de 1999 en la que se expresa la intención de emitir IRB para Boeing a lo largo de un período de 10 años. Las Comunidades Europeas dan por sentado que el valor previsto en esta carta de intención también se utilizará plenamente porque, en el pasado, Boeing siempre ha aprovechado por completo sus cartas de intención.[1994] Por lo tanto, las Comunidades Europeas incluyen en su cuantificación las reducciones fiscales derivadas de emisiones de IRB que dan por sentado que tendrán lugar de 2006-2009 de conformidad con la carta de intención de 1999. Dado que los Estados Unidos impugnan como medidas futuras "cualesquiera otros IRB que el Consejo Municipal de Wichita pueda decidir emitir para Spirit en el futuro en cumplimiento de nuevas ordenanzas municipales", este país se opone a la inclusión en el mandato del Grupo Especial de las futuras emisiones de IRB de conformidad con las cartas de intención de 2005 y 1999 que predicen las Comunidades Europeas.

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.669 Las Comunidades Europeas "están de acuerdo en general" con la definición de una medida futura por los Estados Unidos.[1995] Definen una medida futura como una "medida no vigente y/o no objeto de un compromiso en el momento en que se estableció el Grupo Especial".[1996] No obstante, aducen que ninguna de las medidas en litigio en la presente diferencia es una medida futura. En cualquier caso, las medidas futuras no quedan necesariamente excluidas del mandato de un grupo especial.[1997]

7.670 Según las Comunidades Europeas, la afirmación de los Estados Unidos de que los IRB emitidos para Spirit a partir de noviembre de 2006 son medidas futuras es incorrecta. Las Comunidades Europeas afirman que "las distintas ordenanzas de emisión de IRB promulgadas por el Consejo Municipal de Wichita no son las únicas medidas en litigio en la presente diferencia cuando se trata de la impugnación por ellas de los IRB de la ciudad de Wichita".[1998] Por lo que se refiere a los IRB emitidos para Spirit, las Comunidades Europeas impugnan todas las reducciones de los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas otorgadas a Spirit de conformidad con el artículo 79-201a, el artículo 79-3606 y el artículo 79-3640 de la KSA (los artículos de la legislación de Kansas que disponen las reducciones fiscales en el caso de los bienes del proyecto), como resultado de los IRB emitidos para Spirit de conformidad con los artículos 12-1740 y siguientes de la KSA, según lo autorizado por la carta de intención de 2005 firmada por el Consejo Municipal de

[1993] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 24.

[1994] De conformidad con las cartas de intención, la ciudad de Wichita expresa el propósito de emitir IRB para la empresa de que se trata hasta un determinado valor. A continuación, los IRB se conceden en una serie de emisiones separadas hasta que se alcanza el valor citado en la carta de intención.

[1995] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 29.

[1996] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 12, párrafo 37.

[1997] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 12, párrafo 38; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 29.

[1998] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 32.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Wichita.[1999] La carta de intención de 2005 y cada una de las disposiciones de la KSA citadas fueron objeto de la referencia apropiada en la solicitud de establecimiento de un grupo especial y eran medidas vigentes antes de la presentación de dicha solicitud. Por lo tanto, según las Comunidades Europeas, todas las reducciones de los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas otorgadas a Spirit como resultado de la emisión de IRB, según lo autorizado por la carta de intención de 2005, quedan debidamente incluidas en el mandato del Grupo Especial, con independencia de que la emisión efectiva de los IRB tuviera lugar antes o después del establecimiento de éste.[2000]

7.671 Incluso si los IRB de la segunda serie emitidos para Spirit fueran "medidas futuras", las Comunidades Europeas afirman que no quedan fuera del mandato del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas se basan a este respecto en la declaración del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*:

> "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*."[2001]

7.672 Las Comunidades Europeas se basan también en una serie de declaraciones autorizadas relativas a la inclusión de medidas en el mandato de un grupo especial cuando dichas medidas no se mencionan expresamente en la solicitud de establecimiento de ese grupo especial pero están estrechamente relacionadas con medidas que sí se mencionan en ésta, y la parte demandada ha sido suficientemente informada del alcance de las alegaciones formuladas contra ella.[2002] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos fueron informados de que la impugnación formulada en la presente diferencia abarcaba todas las emisiones de IRB hechas para Spirit de conformidad con la carta de intención de 2005. En la propia carta de intención se indicaba que el Consejo Municipal de Wichita tenía el propósito de emitir IRB para Spirit por "una cuantía no superior a 1.000 millones de dólares ... durante un período de cinco años que terminaría el 17 de mayo de 2010".[2003] Además, todas las emisiones de IRB para Spirit son idénticas por su estructura y sus efectos a la emisión anual de IRB hecha para Boeing todos los años desde 1979. Por lo tanto, las Comunidades Europeas aducen que las ordenanzas de emisión de IRB para Spirit promulgadas de conformidad con la carta de intención de 2005 están "tan estrechamente relacionadas" con las ordenanzas de emisión de IRB promulgadas antes del establecimiento del Grupo Especial que deben quedar incluidas en el mandato de éste.[2004]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.673 La cuestión planteada entre las partes es si la serie de IRB emitida por la ciudad de Wichita para Spirit en noviembre de 2006 queda incluida en el mandato del Grupo Especial. Los Estados

---

[1999] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 32.

[2000] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 32.

[2001] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 33 (sin cursivas en el original).

[2002] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafos 33 y 34.

[2003] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 34.

[2004] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 34.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Unidos sostienen que los IRB son "medidas futuras" y, por lo tanto, no pueden ser examinados por el Grupo Especial. Aducen también que las emisiones de IRB que, según prevén las Comunidades Europeas, tendrán lugar de conformidad con ordenanzas futuras entre 2007 y 2009 sobre la base de las cartas de intención de 1999 y 2005 vigentes quedan fuera del mandato del Grupo Especial.

7.674 Por lo tanto, la cuestión que se nos ha sometido es si las ordenanzas de fecha posterior a la solicitud de establecimiento de un grupo especial son "medidas futuras" y, por lo tanto, quedan fuera del mandato de éste. Esta es una cuestión distinta de la relativa a si todas las medidas se identificaron o no expresamente en la solicitud de establecimiento de un grupo especial de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD, lo cual no ha sido impugnado por los Estados Unidos.

7.675 Hay un desacuerdo entre las partes acerca de la medida impugnada en relación con los IRB emitidos para Spirit en noviembre de 2006. Los Estados Unidos sostienen que "las CE no impugnan la Ley sobre los IRB del Estado de Kansas. En lugar de ello, impugnan una serie de medidas adoptadas por el Consejo Municipal de Wichita en cumplimiento de esa Ley".[2005] Por el contrario, las Comunidades Europeas aducen que:

> "Por lo que se refiere a los IRB para Spirit, lo que impugnan las Comunidades Europeas en la presente diferencia son todas las reducciones de los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas otorgadas a Spirit en cumplimiento del artículo 79-201a, el artículo 79-3606 y el artículo 79-3640 de la KSA como resultado de la emisión de IRB para Spirit en cumplimiento de los artículos 12-1740 y siguientes de la KSA, según lo autorizado por la carta de intención de 17 de mayo de 2005 firmada por el Consejo Municipal de Wichita."[2006]

7.676 Por lo tanto, las Comunidades Europeas aducen que las medidas que impugnan en relación con los IRB emitidos para Spirit en noviembre de 2006 (y a partir de esa fecha) son las disposiciones legislativas pertinentes de Kansas, la carta de intención de 2005 y las reducciones fiscales otorgadas de conformidad con estas medidas.

7.677 En la parte pertinente de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas se dice lo siguiente:

> "Esta diferencia se refiere a subvenciones prohibidas y recurribles que se otorgan y confieren un beneficio a los productores de grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos (la 'rama de producción de grandes aeronaves civiles' (o 'rama de producción LCA') de los Estados Unidos) ... Actualmente las medidas se reflejan y tienen su origen en las disposiciones que se indican a continuación:
>
> 1. Subvenciones locales y estatales
>
> Los Estados de los Estados Unidos y las autoridades de las localidades ... transfieren de diversas formas recursos económicos a dicha rama de producción.
>
> Estos recursos económicos incluyen numerosos incentivos financieros y otras ventajas hechos efectivos, por ejemplo, mediante ventajas fiscales, financiación mediante emisión de bonos ...
>
> ...

[2005] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 24.
[2006] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 12, párrafo 32.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

b) Estado de Kansas

Las autoridades gubernamentales del Estado de Kansas ... proporcionan incentivos, incluidos la financiación mediante emisión de bonos, ventajas fiscales y de otro tipo, a la rama de producción LCA de los Estados Unidos mediante, entre otras cosas, lo siguiente:

...

-- Reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas de conformidad con K.S.A. § 79-201a, modificado, K.S.A. § 79-3606, modificado, y K.S.A. § 79-3640, modificado, asociados con los bonos industriales ... emitidos para la financiación de proyectos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por la ciudad de Wichita de conformidad con K.S.A. §§ 12-1740 *et seq* ... incluidos los autorizados por las siguientes Wichita City Council Ordinances, sin limitarse a ellas:

- Wichita City Council Ordinance Nº 46-818 por la que se autorizan 80 millones de dólares en IRB para Spirit Aerosystems, Inc., de fecha 15 de noviembre de 2005;

- {Seguida por una lista de otras 15 ordenanzas sobre esta cuestión}

...

Cartas de intención con respecto a IRB para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, incluidas, sin limitarse a ellas, las emitidas de conformidad con las medidas adoptadas por el Wichita City Council los días 17 de mayo de 2005, 13 de julio de 2004 {y} 9 de noviembre de 1999 ..."[2007]

7.678 Las disposiciones de la KSA a que se hace referencia en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas y que éstas invocan como medidas impugnadas son las disposiciones que autorizan a las ciudades a emitir IRB y que disponen la aplicación de exenciones de los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas a los bienes financiados con el producto de esos IRB. En la carta de intención de 2005 se expresa el propósito de la ciudad de Wichita de emitir IRB por valor de hasta 1.000 millones de dólares, a reserva de la aprobación definitiva de las condiciones previstas en la ordenanza y otros documentos conexos. La cuestión que se nos ha sometido es si la impugnación de estas medidas hace que la serie de IRB emitida en noviembre de 2006 y los IRB que, según presuponen las Comunidades Europeas, se emitirán hasta 2009 (de conformidad con las cartas de intención de 1999 y 2005) queden incluidos en el mandato del Grupo Especial.

Asuntos anteriores en los que se examinó esta cuestión

7.679 A fin de resolver la cuestión planteada por las partes, el Grupo Especial debe identificar la "medida en litigio" en relación con la emisión de IRB de noviembre de 2006 (y las demás emisiones de IRB que se predicen) y decidir si está incluida en el mandato del Grupo Especial. A este respecto, resulta útil examinar la manera en que anteriores informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación trataron cuestiones similares relativas a "medidas futuras".

[2007] Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS353/2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.680 El Órgano de Apelación ha resuelto que, como regla general, para quedar incluida en el mandato de un grupo especial, una medida debe estar vigente en el momento del establecimiento de ese grupo especial.[2008] Esta regla general se ha aplicado en varios casos, en particular por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*. En ese asunto, el Grupo Especial resolvió que la *Ley de Asistencia a la Agricultura* de 2003, no promulgada hasta después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, no quedaba incluida en el mandato de éste.[2009] Según el razonamiento de ese Grupo Especial, en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento, la *Ley de Asistencia a la Agricultura* "no existía, nunca había existido y después podría no haber existido nunca".[2010] La alegación del Brasil en relación con la legislación era "puramente especulativa".[2011] El Grupo Especial observó que no podía considerarse que la legislación fuera una modificación de ninguna de las medidas comprendidas en el mandato del Grupo Especial ni una medida que les diera cumplimiento.[2012] El Órgano de Apelación señaló recientemente que esta constatación nunca había sido objeto de apelación.[2013]

7.681 El Órgano de Apelación ha reconocido que hay excepciones a la regla general de que una medida debe estar vigente en el momento del establecimiento del Grupo Especial. En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación observó lo siguiente:

> "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."[2014]

7.682 La excepción aplicada con mayor frecuencia es la que se refiere a *modificaciones* de las medidas vigentes en el momento de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial. En *Chile - Sistema de bandas de precios*, el Órgano de Apelación resolvió que una modificación introducida en una medida después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial quedaba incluida en el mandato de éste. Esto se debía a que la solicitud de establecimiento de un grupo especial era lo suficientemente amplia para abarcar la medida modificada, a que el cambio no modificaba la esencia de la medida vigente en el momento de la solicitud de establecimiento de un grupo especial y a que era necesario considerar la medida modificada a fin de hallar una solución positiva a la diferencia. Además, el Grupo Especial que examinó ese asunto señaló que ninguna de las partes se había opuesto a la inclusión de la medida modificada en el mandato del Grupo Especial.[2015] Este razonamiento se ha aplicado en varias otras diferencias.[2016]

[2008] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 156.

[2009] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.157-7.171. Véase otro ejemplo de una resolución de un grupo especial que consideró que las "medidas futuras" no estaban incluidas en su mandato en el informe del Grupo Especial, *CE - Embarcaciones comerciales*, en el que el Grupo Especial señaló en el párrafo 7.30 que, incluso en el momento en que se redactó el informe, las medidas en cuestión seguían siendo "futuras medidas hipotéticas".

[2010] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.158.

[2011] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.158.

[2012] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.170.

[2013] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)*, párrafo 127.

[2014] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 156.

[2015] Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafos 135-144.

[2016] Véanse, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.52; el informe del Grupo Especial, *India - Derechos de importación adicionales*, párrafos 7.56-7.72; el informe del

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.683 Con independencia de los asuntos relativos a modificaciones de medidas incluidas en el mandato de un grupo especial, un número limitado de grupos especiales han recurrido a otras razones para justificar la inclusión de una "medida futura" en sus mandatos. En el asunto *Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)*, el Grupo Especial resolvió que un examen administrativo realizado en el marco del sistema antidumping de los Estados Unidos que no existía en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento de un grupo especial pero que había sido iniciado, estaba incluido en su mandato. El Grupo Especial encargado de ese asunto razonó que, aunque las partes trataban los exámenes administrativos como medidas independientes, éstos formaban parte de una cadena de medidas o un proceso continuo cuya finalidad era la fijación periódica de los derechos antidumping impuestos de conformidad con la misma orden antidumping. Cada nuevo examen administrativo reemplazaba al anterior, y el examen en litigio, aunque en sí mismo no existía en el momento de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, formaba parte de esta cadena existente. Dados la existencia de esta "cadena" y el hecho de que el examen en litigio se había iniciado (aunque no se había completado) en el momento de la presentación de la solicitud de establecimiento, la alegación en relación con él era "del todo previsible" y no "puramente especulativa".[2017] El Órgano de Apelación estuvo de acuerdo en que la medida quedaba debidamente incluida en el mandato del Grupo Especial pero vinculó estrechamente su conclusión al hecho de que el procedimiento era un procedimiento sobre el cumplimiento iniciado al amparo del párrafo 5 del artículo 21.[2018]

7.684 De manera análoga, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Salmón (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)* incluyó en su mandato una prohibición de la importación de salmón introducida por Australia después del establecimiento del Grupo Especial. El Grupo Especial sostuvo que, en el contexto de un grupo especial sobre el cumplimiento del párrafo 5 del artículo 21, las medidas adoptadas después del establecimiento de un grupo especial no debían excluirse forzosamente del mandato de éste.[2019] El razonamiento del Grupo Especial a este respecto se relacionó estrechamente con la naturaleza del procedimiento sobre el cumplimiento. En particular, el Grupo Especial declaró que la aplicación es con frecuencia un proceso de carácter continuado y que, por este motivo, "podría haber otras razones, probablemente aún más convincentes, para examinar las medidas adoptadas durante el procedimiento".[2020] Por lo tanto, el razonamiento en este asunto parece quedar limitado en gran medida a los grupos especiales sobre el cumplimiento establecidos de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

7.685 En el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, las partes plantearon una cuestión relativa a las "limitaciones temporales del mandato Grupo Especial".[2021] En este asunto, el Órgano de Apelación resolvió que las medidas en litigio eran determinados instrumentos jurídicos identificados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial y que la alegación en relación con ellas era que no se aplicaban en forma compatible con el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994. Con respecto a los actos de aplicación anteriores y posteriores a la solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Órgano de Apelación señaló que esos actos de aplicación eran *pruebas* y no las *medidas* en litigio pertinentes y, por lo tanto, que no existían limitaciones temporales relacionadas con los actos de aplicación que el Grupo Especial pudiera examinar:

Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 132; y el informe del Grupo Especial, *Argentina - Calzado*, párrafos 8.40-8.46.

[2017] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)*, párrafo 7.116.

[2018] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21 - Japón)*, párrafos 120-130.

[2019] Informe del Grupo Especial, *Australia, Salmón (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)*, párrafo 7.10, apartados 27 y 28.

[2020] Informe del Grupo Especial, *Australia, Salmón (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)*, párrafo 7.10, apartados 27 y 28.

[2021] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafos 177-189.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "Es, por lo tanto, importante distinguir entre, por un lado, las medidas en litigio, y, por otro, los actos de aplicación que se han presentado como pruebas para fundamentar la alegación de que las medidas en litigio se aplican de manera incompatible con el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994. El Grupo Especial no hizo la distinción entre *medidas* y *elementos de prueba*. Aunque hay limitaciones temporales por lo que respecta a las medidas que pueden estar comprendidas en el mandato de un grupo especial, esas limitaciones no son igualmente aplicables a las pruebas. Las 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."[2022]

7.686 Una de las resoluciones preliminares que se pidió que formulara el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* es también pertinente en relación con las cuestiones planteadas por las partes en la presente diferencia.[2023] En ese asunto, los Estados Unidos adujeron que, en la medida en que el Brasil impugnaba los pagos por semillas de algodón, en contraposición con los instrumentos jurídicos "en sí mismos", los pagos hechos después de la fecha de establecimiento del Grupo Especial quedaban fuera del mandato de éste. En ese asunto, en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil se identificaron las leyes y los programas en cuyo marco se autorizaban los pagos por semillas de algodón. El Grupo Especial señaló que las disposiciones legislativas y reglamentarias en virtud de las cuales se hicieron los pagos entraron en vigor antes de las consultas y permanecieron vigentes durante todas las actuaciones del Grupo Especial. Dado que los programas y las leyes pertinentes estaban incluidos en el mandato del Grupo Especial, éste resolvió que los pagos hechos de conformidad con esos programas y leyes, incluso si habían tenido lugar después de la fecha de establecimiento del Grupo Especial, quedaban incluidos en su mandato.[2024] El Grupo Especial señaló que también apoyaban su conclusión "otras consideraciones". Una de ellas era que en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil se indicaba expresamente que algunos de los pagos en litigio se habían otorgado en el pasado, algunos se proporcionaban en aquellos momentos y otros se concederían en el futuro. El Grupo Especial señaló que esto informaba expresamente al demandado de que los pagos ulteriores estaban en litigio.[2025] El Grupo Especial resolvió también que "las pruebas que corresponde que el Grupo Especial considere constituyen algo separado de las medidas comprendidas en su mandato" y que no se discute que un grupo especial puede examinar pruebas cuya existencia sea posterior a la fecha de la solicitud de establecimiento de un grupo especial.[2026]

Conclusión sobre los hechos del presente asunto

7.687 Las Comunidades Europeas aducen que las medidas impugnadas son las reducciones fiscales concedidas de conformidad con la legislación pertinente de Kansas y la carta de intención de 2005. Como punto de partida del análisis de si las reducciones fiscales derivadas de la emisión de IRB de 2006 quedan incluidas en el mandato del Grupo Especial, señalamos que ninguna de las dos partes niega que la legislación de Kansas pertinente citada en la solicitud de establecimiento de un grupo especial y la carta de intención de 2005 son medidas incluidas en el mandato del Grupo Especial. La jurisprudencia arriba examinada proporciona una cierta orientación acerca de si los IRB de 2006

[2022] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 188 (las cursivas figuran en el original).

[2023] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.

[2024] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.187.

[2025] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.188 y 7.189.

[2026] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.192 y 7.193.

emitidos de conformidad con esas medidas y los IRB que, según predicen las Comunidades Europeas, se emitirán de 2007 a 2009 también quedan incluidos en el mandato del Grupo Especial.

7.688 A primera vista, parece que la emisión de IRB de 2006 (y la emisión de IRB durante el período 2007-2009 que se predice) son medidas que comienzan a existir después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial y, por lo tanto, con arreglo a la regla general contenida en el informe sobre el asunto *CE - Trozos de pollo*, quedan fuera del mandato del Grupo Especial. La serie de casos en los que "medidas futuras" en forma de modificaciones de medidas incluidas en el mandato de un grupo especial se tratan como una excepción a la regla general contenida en el informe sobre el asunto *CE - Trozos de pollo* no parece ser aplicable al presente asunto. Los IRB emitidos después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial y las reducciones fiscales consiguientes no pueden describirse fácilmente como modificaciones de medidas vigentes, y ninguna de las partes intenta aducir que lo son. Por lo tanto, el razonamiento contenido en el informe sobre el asunto *Chile - Sistema de bandas de precios* no hace progresar nuestro análisis. Además, dado que el presente asunto no es un procedimiento sobre el cumplimiento iniciado en virtud del párrafo 5 del artículo 21, el razonamiento utilizado en los casos *Australia - Salmón (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)* y *Estados Unidos - Reducción a cero (Japón) (párrafo 5 del artículo 21-Japón)* para incorporar una medida aplicada después del establecimiento del Grupo Especial no es aplicable.

7.689 En la presente diferencia, las leyes y la carta de intención en que se basó la emisión de IRB de noviembre de 2006 fueron efectivamente anteriores a la solicitud de establecimiento de un grupo especial y se identificaron en dicha solicitud. Por lo tanto, las leyes y la carta de intención quedan incluidas en el mandato del Grupo Especial. El artículo 12-1740a de la KSA, que es una de las disposiciones de la legislación de Kansas a que se hace referencia en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, dispone que, antes de que puedan emitirse IRB, un consejo municipal debe hacer pública una carta de intención aprobada. Además, en la carta de intención que hizo pública la ciudad de Wichita en 2005 se indica expresamente el propósito de la ciudad de emitir IRB (por valor de hasta 1.000 millones de dólares). Aunque la carta de intención está sujeta a diversas condiciones y no constituye un compromiso firme de emitir los IRB, proporciona la autorización condicional de la emisión de IRB a lo largo de un determinado período de tiempo (cinco años en el caso de la carta de intención de 2005). Por lo tanto, este es un caso en el que hay una legislación determinada vigente en el Estado de Kansas que dispone la emisión de los IRB que dan lugar a ventajas fiscales. La legislación se aplica por conducto de la carta de intención, y tanto dicha legislación como la carta de intención de 2005 estaban vigentes en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento de un grupo especial y están indudablemente incluidas en el mandato de éste. En estas circunstancias, constatamos que los IRB emitidos según lo autorizado por estas medidas, incluso si lo fueron después de que se presentó la solicitud de establecimiento, están incluidos en el mandato del Grupo Especial. Nuestra conclusión encuentra apoyo en una de las resoluciones preliminares adoptadas por el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*. En ese asunto, se constató que pagos hechos después de la presentación de la solicitud de establecimiento de un grupo especial pero autorizados por legislación comprendida en el mandato de éste quedaban incluidos en dicho mandato. Señalamos también que en la carta de intención a que se hace referencia en la solicitud de establecimiento de un grupo especial se expresaba el propósito de la ciudad de emitir IRB durante un determinado período de tiempo futuro (es decir, durante cinco años en el caso de la carta de intención de 2005). Esto informó a los Estados Unidos de que los IRB posteriores estaban en litigio.

7.690 El efecto de este razonamiento es incluir en el mandato del Grupo Especial los IRB que, según predijeron las Comunidades Europeas, seguirían emitiéndose para Boeing y para Spirit de conformidad con las cartas de intención vigentes en años posteriores a las comunicaciones escritas de las Comunidades Europeas. Sin embargo, no consideramos que esta situación sea análoga a la de la alegación "puramente especulativa" a que se hace referencia en una de las resoluciones preliminares

en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*. En ese asunto, no había ninguna ley ni ningún otro instrumento vigente en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento de un grupo especial. El Brasil especulaba acerca de la existencia futura y el contenido de esa legislación. En la presente diferencia, en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento de un grupo especial, existían legislación vigente y medidas por las que se aplicaba esa legislación (cartas de intención). La carta de intención de 2005 proporcionaba una clara indicación de que se adoptarían en el futuro otras medidas de aplicación, a saber, la emisión de IRB de conformidad con ordenanzas. Aunque en la carta de intención se establecía un límite para el valor de los IRB autorizados en virtud de ella, no era posible conocer por anticipado el valor de los IRB que se emitirían en cumplimiento de cada ordenanza futura. No obstante, consideramos que esto es pertinente en relación con los fundamentos y la cuantificación de la alegación formulada por las Comunidades Europeas pero no nos impide examinar el fondo de la alegación planteada con respecto a esos IRB.

7.691 Por estas razones, el Grupo Especial constata que los IRB emitidos en noviembre de 2006 de conformidad con la carta de intención de 2005 y las emisiones posteriores de IRB de conformidad con la carta de intención de 2005 quedan incluidos en el mandato del Grupo Especial. Éste constata también que los IRB emitidos en virtud de la carta de intención de 1999 quedan incluidos en su mandato.

iv) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.692 Las Comunidades Europeas aducen que las ventajas en relación con los impuestos estatales y locales sobre la propiedad y sobre las ventas concedidas a Boeing y a Spirit mediante la emisión de IRB son contribuciones financieras de conformidad con el Acuerdo SMC. En particular, aducen que, con arreglo al "programa de IRB", el Estado, el condado de Sedgwick, la ciudad de Wichita y los distritos escolares locales deben condonar ingresos fiscales que en otro caso habrían percibido de Boeing y de Spirit. Esto constituye una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2027]

7.693 Los Estados Unidos aducen que no hay una contribución financiera asociada con los IRB porque, desde julio de 2006, el Estado de Kansas no aplica el impuesto sobre la propiedad a la maquinaria y el equipo comerciales e industriales y, desde julio de 2000, no aplica el impuesto sobre las ventas a esa maquinaria y equipo. Las Comunidades Europeas rechazan este argumento. Señalan que las reducciones del impuesto sobre la propiedad de la maquinaria y el equipo comerciales e industriales concedidas antes de julio de 2006 y las reducciones del impuesto sobre las ventas de esa maquinaria y equipo otorgadas antes de julio de 2000 constituyen contribuciones financieras de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no lo niegan.[2028]

7.694 Además, en la modificación de la legislación fiscal de Kansas relativa al impuesto sobre la propiedad aplicado a la maquinaria y el equipo comerciales e industriales se declara que únicamente "la maquinaria y el equipo comerciales e industriales *adquiridos ... después del 30 de junio de 2006*" quedan exentos del impuesto sobre la propiedad.[2029] Se siguen gravando toda la maquinaria y el equipo adquiridos antes de esa fecha. Por lo tanto, toda la maquinaria y el equipo comerciales e industriales adquiridos antes de junio de 2006 seguirán estando exentos de los impuestos sobre la propiedad durante el plazo de los IRB, es decir, durante un período de 10 años. Por ejemplo, los

[2027] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 319.
[2028] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 214.
[2029] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 218.

bienes adquiridos en enero de 2006 están sujetos al impuesto sobre la propiedad pero quedan exentos de él de conformidad con el programa de IRB hasta enero de 2016.[2030]

7.695 Las Comunidades Europeas refutan también la afirmación de los Estados Unidos señalando que Boeing y Spirit han recibido y continuarán recibiendo ventajas en relación con el impuesto sobre la propiedad que no recibirían en otro caso con respecto a los bienes que no se consideran maquinaria o equipo comercial o industrial y que, si no existieran los IRB, seguirían estando sujetos a los impuestos sobre la propiedad en Kansas.[2031] El mismo argumento se aplica en relación con la mejora, la reparación y la remodelación de la maquinaria y el equipo comerciales e industriales porque la modificación de la legislación de Kansas sólo elimina los impuestos sobre la propiedad en el caso de la *adquisición* de "maquinaria y equipo comerciales e industriales". En cambio, los IRB proporcionan exenciones del impuesto sobre la propiedad con respecto a "*cualquier* bien construido o comprado" con el producto de los IRB.[2032]

7.696 Las Comunidades Europeas sostienen que los IRB en litigio han dado lugar y continuarán dando lugar a la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían con respecto a los impuestos sobre la propiedad de todos los bienes *inmuebles*.[2033] Si bien los Estados Unidos aducen que la mayor parte de los bienes adquiridos por Boeing y Spirit con fondos procedentes de los IRB fueron bienes muebles y no bienes inmuebles, las Comunidades Europeas afirman que, aunque esto puede ser cierto, ambas empresas utilizaron sin embargo un volumen considerable del producto de los IRB para comprar propiedad inmobiliaria. Además, dada la modificación de la legislación fiscal de Kansas en el caso de la maquinaria y el equipo comerciales e industriales, en el futuro es probable que Boeing y Spirit utilicen una mayor proporción del producto de sus IRB para comprar propiedad inmobiliaria.[2034]

7.697 Las Comunidades Europeas aducen que, pese a la modificación de la legislación relativa a las exenciones del impuesto sobre las ventas, que entró en vigor en 2000, el Estado de Kansas y sus subdivisiones siguen condonando ingresos procedentes del impuesto sobre las ventas que en otro caso se percibirían. Aunque la legislación fiscal de Kansas se modificó de tal manera que ya no se cobra un impuesto sobre las ventas de maquinaria y equipo comerciales e industriales, varios tipos de maquinaria y equipo quedan excluidos de esta exención general del impuesto sobre las ventas. La exclusión abarca la maquinaria y el equipo utilizados con fines no productivos, el equipo de mantenimiento y reparación, determinadas máquinas y equipo de oficina y determinados elementos de los edificios. Según las Comunidades Europeas, éstos son todos tipos de bienes que Boeing y Spirit compran con el producto de sus IRB.[2035] De hecho, en la carta de intención de mayo de 2005 sobre la emisión de IRB para Spirit, la ciudad de Wichita declaró que la emisión daría lugar a exenciones del impuesto sobre las ventas para Spirit por un valor estimado de 2 millones de dólares.[2036] Por lo tanto, al emitir los IRB, el Estado de Kansas y sus subdivisiones condonan ingresos procedentes de los impuestos sobre las ventas que en otro caso se percibirían.

7.698 Por último, las Comunidades Europeas concluyen que Boeing y Spirit tienen todos los incentivos para utilizar el producto de sus IRB para la compra de bienes distintos de la maquinaria y el equipo comerciales e industriales. Si no fuera posible que Boeing y Spirit recibieran reducciones fiscales mediante esos IRB, no se habrían molestado en solicitar en noviembre de 2006 emisiones de IRB por valor de 272 millones de dólares.[2037] Los Estados Unidos reconocen que el único

[2030] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 217 y 218.
[2031] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 219.
[2032] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 219.
[2033] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 221.
[2034] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 222.
[2035] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 223.
[2036] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 223.
[2037] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 214.

propósito de las emisiones de IRB para Boeing y Spirit es proporcionar a esas empresas ventajas en relación con los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas y que "la emisión de un bono lleva consigo costos de transacción".[2038] Por lo tanto, las Comunidades Europeas sostienen que esto demuestra que Boeing y Spirit siguen recibiendo exenciones fiscales como resultado de las emisiones de IRB puesto que, de lo contrario, esas empresas no tendrían ningún incentivo para continuar solicitando los bonos.[2039]

7.699 En relación con la existencia de un beneficio de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas aducen que Boeing se beneficia directamente de las ventajas fiscales relacionadas con todos los IRB emitidos por la ciudad de Wichita en su favor. Además, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing es en último término el beneficiario de las ventajas fiscales relacionadas con los IRB emitidos en favor de Spirit, ya que el beneficio se transfiere de Spirit a Boeing.[2040] Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la transferencia de los beneficios se describen brevemente en la sección en la que se calcula la cuantía de las medidas adoptadas por Kansas, por las razones expresadas en el párrafo 7.214 del presente informe.

7.700 En relación con las ventajas fiscales concedidas a Boeing y a Spirit, las Comunidades Europeas señalan que reducen la carga fiscal sobre los bienes adquiridos y utilizados por Boeing y Spirit para diseñar y producir partes destinadas a la división de LCA de Boeing. Además, las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - EVE* llegó a la conclusión de que la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían "otorga claramente un beneficio".[2041] Las Comunidades Europeas concluyen lo siguiente:

> "En resumen, estas ventajas fiscales relacionadas con los IRB otorgan beneficios a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Es decir, estas ventajas fiscales están relacionadas explícitamente con la fabricación de aeronaves comerciales y en último término se proporcionan a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado."[2042]

Argumentos de los Estados Unidos

7.701 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos aducen que, desde el 1º de julio de 2006, Kansas no aplica ya el impuesto sobre la propiedad a la maquinaria y el equipo comerciales e industriales. Además, en 2000, Kansas dejó de aplicar el impuesto sobre las ventas a esa maquinaria y equipo. Por lo tanto, incluso sin los IRB, Kansas o sus subdivisiones no percibirían ingresos fiscales sobre cualquier maquinaria o equipo comercial o industrial, que representa la mayor parte de los bienes que Boeing y Spirit han financiado con los IRB.[2043] La mayor parte del producto de los IRB de Boeing se ha utilizado para financiar bienes muebles y no bienes inmuebles. Los Estados Unidos concluyen lo siguiente:

> "{L}a gran mayoría de los bienes adquiridos {con el producto de los IRB} estaría exenta de impuestos en cualquier caso; no se están condonando ingresos públicos sobre estos bienes a consecuencia de la emisión de IRB. Por consiguiente, no hay una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 en el caso de la gran mayoría de los bienes identificados por las CE."[2044]

[2038] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 214.
[2039] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 214.
[2040] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 327 y 328.
[2041] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 332.
[2042] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 333.
[2043] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 594.
[2044] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 594.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.702 En su respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos reconocen que no niegan que la exención general del impuesto sobre la propiedad de la maquinaria y el equipo se aplica únicamente a la maquinaria y el equipo comerciales e industriales adquiridos después del 30 de junio de 2006.[2045] No obstante, sostienen que, aunque la modificación de la legislación fiscal de Kansas no eliminó el incentivo para solicitar IRB, lo redujo porque la mayor parte de los bienes adquiridos por Boeing con el producto de los IRB han sido bienes que están ahora exentos de impuestos.[2046]

7.703 Los Estados Unidos no parecen negar que hay una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC en relación con los bienes adquiridos con el producto de los IRB que, si no existieran esos IRB, seguirían sujetos a los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas.

7.704 Por último, los Estados Unidos repiten su argumento de que los ingresos que se condonarán en el futuro "no se ajustan a la definición de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1".[2047] Aunque los Estados Unidos basan su argumento en el artículo 1, relativo a la existencia de una contribución financiera, lo incluyen en la sección de sus comunicaciones dedicada a la "cuantía".

7.705 Los Estados Unidos reconocen que las ventajas fiscales asociadas a los IRB otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 de ese Acuerdo. Sin embargo, no están de acuerdo en que los beneficios de las ventajas fiscales recibidas por Spirit se transfieran a Boeing.[2048]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.706 Como se indica en nuestro análisis de las medidas fiscales del Estado de Washington, el Órgano de Apelación estableció en *Estados Unidos - EVE* que, cuando puede identificarse una norma fiscal general, es posible aplicar un criterio "de no ser por" para determinar si se condonan ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2049] Cuando no es posible identificar una norma general, la medida fiscal impugnada debe compararse con el trato fiscal de ingresos legítimamente comparables.[2050]

7.707 Aunque los Estados Unidos ponen de relieve que una modificación de la legislación fiscal de Kansas hace que algunos bienes estén exentos de impuestos con independencia de las reducciones fiscales derivadas de la emisión de IRB, las partes están de acuerdo en que sólo la compra de maquinaria y equipo comerciales e industriales después del 30 de junio de 2006 no está ya sujeta al impuesto sobre la propiedad en ningún caso y, desde julio de 2000, no ha estado sujeta al impuesto sobre las ventas. En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos parecen tener de la modificación de 2006 de la legislación fiscal de Kansas una visión más amplia que la que admiten posteriormente. En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos parecen opinar que, desde el 1º de julio de 2006, ninguna maquinaria y equipo comerciales e industriales estarán sujetos al impuesto sobre la propiedad. Por lo tanto, sugieren que los IRB emitidos en el pasado y utilizados para comprar esos bienes no darán ya lugar a reducciones fiscales ni a una contribución financiera. No obstante, en respuesta a preguntas formuladas por el Grupo Especial, los Estados Unidos

[2045] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 122.
[2046] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 122.
[2047] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 432; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 639.
[2048] El resumen de los argumentos de las partes sobre la "transferencia" y nuestro análisis de los mismos se incluyen en la sección de este informe en la que se calcula la cuantía de las medidas de Kansas por las razones expresadas en el párrafo 7.214 del presente informe.
[2049] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.
[2050] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 91.

reconocen que la modificación de la legislación impositiva sólo crea una exención fiscal para los bienes *comprados después del 30 de junio de 2006* y que los bienes comprados anteriormente seguirán estando sujetos a impuestos, de no ser por la existencia de los IRB.[2051]

7.708 Como señalan las Comunidades Europeas y como parecen reconocer los Estados Unidos, en el Estado de Kansas hay toda una gama de bienes que siguen estando sujetos a los impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas. Esto abarca:

a) la maquinaria y el equipo comerciales e industriales adquiridos antes de 2006 (haya expirado o no en ese año el período de reducción de 10 años en el marco del plan IRB[2052];

b) los bienes distintos de la maquinaria o el equipo comercial o industrial;

c) la mejora, reparación o remodelado de la maquinaria y el equipo comerciales e industriales (porque la exención del impuesto sobre la propiedad de la maquinaria y el equipo comerciales o industriales sólo se aplica a la adquisición de esos bienes);

d) la propiedad inmobiliaria (porque la 'maquinaria y el equipo comerciales e industriales' se definen como 'bienes muebles tangibles'); y

e) la maquinaria y el equipo excluidos de la exención del impuesto sobre las ventas.[2053]

[2051] Los Estados Unidos reconocen esto en su respuesta a la pregunta 46, en la que sus afirmaciones acerca de la modificación de la legislación fiscal de Kansas se refieren al incentivo que tendrán Boeing y Spirit para seguir solicitando IRB después de junio de 2006.

[2052] *Kan. Stat. Ann. 79-223*, Estados Unidos - Prueba documental 244. La modificación de la legislación fiscal de Kansas a que hacen referencia los Estados Unidos en sus comunicaciones figura en el artículo 79-223 de la KSA. Este artículo dispone lo siguiente:

> 79-223(b) Los bienes descritos a continuación, en la medida especificada en el presente artículo, estarán exentos y se eximen por la presente de todos los impuestos sobre la propiedad o *ad valorem* aplicados de conformidad con las leyes del Estado de Kansas:
>
> En primer lugar, *la maquinaria y el equipo comerciales e industriales adquiridos* mediante compra o arrendamiento que reúna las condiciones establecidas y haya sido efectuado o concertado *después del 30 de junio de 2006*, como resultado de una transacción de buena fe no realizada con el fin de evitar la imposición.

[2053] *Kan. Stat. Ann. 79-3606(k)(1)*, Estados Unidos - Prueba documental 246. Véase el apartado (5) del artículo 79-3606(kk) de la KSA, en el que se enumeran los bienes que siguen estando sujetos al impuesto sobre las ventas después de la modificación de la legislación de Kansas relativa al impuesto sobre las ventas introducida en 2000:

a) la maquinaria y el equipo utilizados con fines no productivos;
b) la maquinaria, el equipo y las herramientas utilizados principalmente para mantener y reparar cualquier tipo de maquinaria y equipo o el edificio y la planta;
c) el equipo de transporte, transmisión y distribución no utilizado principalmente para la producción, el almacenamiento o la manipulación de material en la planta o instalación;
d) las máquinas y el equipo de oficina;
e) el mobiliario y otros accesorios;
f) los edificios y cualquier otra propiedad inmobiliaria no exenta en otro caso;
g) los elementos de los edificios que no forman parte integrante de las operaciones de manufactura; y
h) la maquinaria y el equipo utilizados para calentar, enfriar e iluminar la planta en general.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.709 Por lo tanto, la "norma general" de la imposición en Kansas es que los bienes enumerados en el párrafo anterior están sujetos al impuesto sobre la propiedad o sobre las ventas. Dado que es posible identificar una norma general de la imposición, de conformidad con el informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, es apropiado aplicar un criterio "de no ser por" para determinar si el gobierno condona ingresos que "en otro caso se percibirían" de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Al aplicar este criterio, constatamos que la legislación sobre los IRB establece excepciones a la norma general concediendo reducciones fiscales en relación con los bienes enumerados en el párrafo anterior cuando se utilizan fondos procedentes de los IRB para la compra de esos bienes. Por lo tanto, "de no ser por" las disposiciones legislativas pertinentes de Kansas que establecen ventajas fiscales mediante la emisión de IRB, se percibirían impuestos sobre la compra de esos bienes.

7.710 Como se indica en los párrafos 7.155-7.158 del presente informe en relación con las medidas fiscales previstas en el proyecto de ley 2294 de la Cámara del Estado de Washington (HB 2294), debido a la naturaleza de nuestro análisis del perjuicio grave, no es necesario que el Grupo Especial haga una constatación sobre si los ingresos condonados en el período posterior a 2006 constituyen una subvención.[2054]

7.711 Por estas razones, el Grupo Especial constata que el plan IRB da lugar a la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.712 Dada esta conclusión, por las razones expresadas en relación con las medidas fiscales contenidas en el HB 2294 del Estado de Washington, el Grupo Especial constata que existe un beneficio en relación con la condonación de los ingresos que de otro modo se percibirían.[2055] Analizamos los argumentos de las partes acerca de la "transferencia" en la sección del presente informe relativa a la cuantía, por las razones expresadas en el párrafo 7.214.

v) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.713 Las Comunidades Europeas aducen que los beneficios fiscales asociados a los IRB emitidos para Boeing y Spirit son específicos *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Esto se debe a la "utilización predominante" de los IRB por Boeing y Spirit, "la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones" a Boeing y Spirit y las facultades discrecionales ejercidas en la concesión de los IRB y las ventajas fiscales conexas.[2056]

7.714 En relación con su afirmación de que Boeing y Spirit reciben una cantidad desproporcionadamente elevada de la subvención, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing y Spirit han recibido el 61 por ciento de todos los IRB emitidos por Wichita hasta el final de 2005. Además, Boeing y Spirit han recibido el 69 por ciento de los IRB que llevaban consigo reducciones del impuesto sobre la propiedad.[2057] Las Comunidades Europeas sostienen también que, si se supone que gran parte de los bienes del proyecto son bienes muebles tangibles, Boeing y Spirit han recibido una cantidad desproporcionada de las exenciones del impuesto sobre las ventas relacionadas con los IRB concedidas por la ciudad de Wichita. Por último, en relación con los IRB emitidos para

[2054] El Grupo Especial señala que, como no se ha formulado ninguna alegación al amparo del artículo 3 con respecto a las reducciones fiscales derivadas de los IRB, sólo necesita cuantificar el valor de la subvención a los efectos del análisis del perjuicio grave.

[2055] Véanse los párrafos 7.168-7.171 del presente informe.

[2056] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 334.

[2057] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 336 y 337.

empresas puramente con el objetivo de proporcionarles ventajas fiscales y no como medios de la financiación, las Comunidades Europeas aducen que es probable que sólo recibieran esos IRB Boeing y Spirit. En cualquier caso, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial infiera una conclusión desfavorable del hecho de que sólo Boeing y Spirit reciben IRB estructurados de esta manera debido a la falta de cooperación de los Estados Unidos en el proceso de acopio de información.[2058]

7.715 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas comparan las estadísticas citadas en el párrafo anterior con las dimensiones de Boeing y Spirit en relación con las dimensiones de la economía de Wichita.[2059] Las Comunidades Europeas realizan esta comparación considerando el empleo en Boeing y Spirit como porcentaje del empleo local y sostienen que, en 2006, correspondió a Spirit el 3,5 por ciento del empleo total de la zona metropolitana de Wichita y el 16 por ciento del empleo en el sector manufacturero de la misma zona. En respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que citar los niveles de empleo en Spirit induce a error porque las cifras sobre el empleo en Boeing fueron casi el doble de las correspondientes a Spirit durante el período en que se emitieron los IRB, las Comunidades Europeas señalan que están dispuestas a aceptar este argumento y las cifras resultantes del 7 y el 32 por ciento. Las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que, si se comparan estas cifras con el 61 por ciento de los IRB que recibieron Boeing y Spirit, "es evidente que Boeing y Spirit han recibido una parte desproporcionada de los beneficios resultantes de los IRB".[2060]

7.716 Al hacer esta comparación, es oportuno señalar que una pregunta formulada por el Grupo Especial sobre la especificidad reveló que las partes abrigan opiniones distintas sobre el punto de referencia pertinente para establecer si se han concedido a determinadas empresas cantidades "desproporcionadamente elevadas" de subvenciones.[2061] Las partes parecen estar de acuerdo en que el análisis de la desproporcionalidad requiere la comparación de dos razones y en que la primera de éstas es la razón entre la cuantía total de la supuesta subvención concedida a Boeing y la cuantía total de la supuesta subvención concedida a todos los participantes (es decir, en este asunto, la razón que indica que Boeing recibió el 61 por ciento de todos los IRB emitidos o el 69 por ciento de todos los IRB emitidos con reducciones fiscales).[2062] Las partes discrepan en lo que se refiere a la segunda razón. Las Comunidades Europeas sostienen que ésta debe ser una razón relativa a algún tipo de información sobre Boeing y Spirit, como la existente entre los niveles de empleo en esas empresas y la información comparable relativa a *toda la economía de la jurisdicción de la autoridad otorgante* (es decir, en este asunto, la razón que indica que correspondió a Boeing el 7 por ciento del empleo en toda Wichita). A juicio de los Estados Unidos, la segunda razón debe comparar la información relativa a Boeing y Spirit, por ejemplo los niveles de empleo, con información comparable sobre el *grupo de receptores de la supuesta subvención* (es decir, en este asunto, el porcentaje del empleo en todas las empresas que han recibido IRB que corresponde a Boeing y Spirit).[2063]

7.717 Las Comunidades Europeas justifican su elección de una base de comparación refiriéndose a la parte introductoria del párrafo 1 del artículo 2, que dispone que la cuestión de si una subvención es específica debe examinarse sobre la base de la situación "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Por lo tanto, el análisis de la desproporcionalidad debe tener en cuenta la posición de los

[2058] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 337 y 339.
[2059] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 248 y 249.
[2060] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 250.
[2061] Véanse las respuestas de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos a la pregunta 51 y las observaciones de ambas partes sobre esas respuestas.
[2062] Véanse las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 161.
[2063] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafos 161 y 162.

receptores de la subvención "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante".[2064] Además, en el párrafo 1 c) del artículo 2 se dispone que, al considerar los diversos factores enumerados en ese apartado, es necesario tener en cuenta la "diversificación de las actividades económicas *dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante*". Las Comunidades Europeas interpretan que el término "jurisdicción" significa el territorio geográfico en el que la autoridad otorgante puede aplicar o ejercer sus facultades. Según las Comunidades Europeas, el punto de referencia propuesto por los Estados Unidos no tiene en cuenta el "grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Esto se debe a que el punto de referencia propuesto por los Estados Unidos queda contenido en el ámbito del programa de subvenciones determinado en litigio.[2065] Las Comunidades Europeas señalan también que el resultado de la aplicación del punto de referencia propuesto por los Estados Unidos en una situación en la que sólo una empresa recibe una determinada subvención sería la constatación de que dicha empresa no recibe una parte desproporcionadamente elevada de la subvención porque recibe el 100 por ciento de la subvención y le corresponde el 100 por ciento del empleo del grupo que recibe la subvención (dado que es el único miembro del grupo). Esto eludiría el propósito mismo del párrafo 1 c) del artículo 2.[2066]

7.718 En relación con su afirmación de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 de que la ciudad de Wichita ha ejercido sus facultades discrecionales en favor de Boeing y de Spirit al conceder los IRB y las ventajas fiscales consiguientes, las Comunidades Europeas aducen que Boeing y Spirit han recibido IRB especialmente adaptados a sus necesidades. Por ejemplo, los IRB emitidos para Boeing y Spirit no se han utilizado como medios de financiación. Además, desde 1999, Boeing y Spirit han recibido las reducciones completas del impuesto sobre la propiedad durante el período de 10 años sin el examen a los 5 años y la renovación de la autorización exigidos en el caso de otras empresas.[2067] Por último, la emisión de los IRB requiere, en primer lugar, ciertas facultades discrecionales. Por ejemplo, en 1999, se denegó la solicitud de un club de salud y bienestar.[2068]

7.719 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas afirman que ninguna otra empresa aparte de Boeing y Spirit ha recibido cartas de intención para la emisión de IRB por valores que se aproximaran a los 1.000 millones o 2.000 millones de dólares.[2069] Las Comunidades Europeas no dejan claro si esto es pertinente en relación con su argumento sobre la "utilización predominante" o sobre la desproporcionalidad. No obstante, en su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas aclaran esta cuestión, en respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que otra empresa, Cessna, ha recibido IRB por un total aproximado de 1.000 millones de dólares desde 1991. Las Comunidades Europeas aducen que esto respalda una constatación de especificidad porque Boeing, Spirit y Cessna han recibido aproximadamente el 78 por ciento de los IRB emitidos hasta el final de 2005. Esto constituye utilización por un número limitado de determinadas empresas, utilización predominante por determinadas empresas y una concesión desproporcionada de subvenciones a determinadas empresas.[2070]

Argumentos de los Estados Unidos

7.720 El principal argumento de los Estados Unidos en relación con las ventajas fiscales concedidas a raíz de las emisiones de IRB es que la supuesta subvención no es específica. Esto es evidente en la respuesta de los Estados Unidos a una pregunta formulada por el Grupo Especial en relación con el

[2064] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 155.
[2065] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafos 156, 157 y 161.
[2066] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafos 165-169.
[2067] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 339; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 252.
[2068] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 250; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 339, nota 542.
[2069] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 338.
[2070] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 251.

análisis de la contribución financiera.[2071] Los Estados Unidos tratan brevemente la cuestión de la contribución financiera en un único párrafo antes de declarar lo siguiente:

> "Más fundamental es que, como explicaron los Estados Unidos en anteriores comunicaciones, las CE no han establecido que los beneficios resultantes de los IRB sean específicos."[2072]

A continuación, los Estados Unidos utilizan el resto de su respuesta a la pregunta para tratar la cuestión de la especificidad.

7.721 Los Estados Unidos señalan que las supuestas subvenciones derivadas de las emisiones de IRB no son especificas *de jure* y que las Comunidades Europeas reconocen que esto es cierto, no aduciendo que hay especificidad *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2.[2073] Los Estados Unidos sostienen que la legislación de Kansas que autoriza a las ciudades a emitir IRB no limita la identidad de los titulares de los bonos. En lugar de ello, la Ley pertinente dispone que se podrán emitir IRB en favor de "cualquier persona, empresa o entidad" en una amplia gama de sectores. Esto está de acuerdo con el propósito de la ley, que es promover el bienestar de los ciudadanos de Kansas atrayendo actividades comerciales al Estado.[2074]

7.722 Los Estados Unidos aducen también que las supuestas subvenciones no son específicas *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Señalan que la ciudad de Wichita ha emitido centenares de IRB y que la legislación pertinente sobre la emisión de esos bonos no está destinada a prestar asistencia a Boeing ni se aplica específicamente con ese propósito.[2075]

7.723 En relación con la afirmación de las Comunidades Europeas de que la subvención fue utilizada de manera predominante por Boeing y Spirit, los Estados Unidos señalan que, al considerar este factor, "se tendrá en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han hecho caso omiso de esta prescripción.[2076]

7.724 Los Estados Unidos rechazan la idea de que Boeing y Spirit reciben un porcentaje desproporcionado de los IRB emitidos por la ciudad de Wichita. Comparar la proporción de las actividades económicas correspondiente a Spirit con la proporción de IRB recibida por Spirit y Boeing no es "la investigación detallada de los hechos que se necesita para determinar si los factores enumerados en el párrafo 1 c) del artículo 2 respaldan una constatación de especificidad".[2077] El examen de un criterio aisladamente "no demuestra la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2".[2078] Además, el criterio único en que se basan las Comunidades Europeas induce a error porque éstas citan el nivel de empleo de Spirit en lugar del de Boeing. El nivel de empleo de Boeing fue más del doble del de Spirit durante el período en que se emitieron muchos de los IRB.[2079]

[2071] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46.
[2072] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 123.
[2073] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 602.
[2074] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 599-602.
[2075] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 603 y 611.
[2076] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 606 y 607.
[2077] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 124.
[2078] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 124.
[2079] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 46, párrafo 125.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.725 Los Estados Unidos aducen que, con referencia al *grupo de empresas con derecho a que se emitan para ellas IRB* en la ciudad de Wichita, la proporción de dichos IRB que recibió Boeing no es desproporcionada. El hecho de que Boeing recibiera una gran proporción de los IRB no es sorprendente porque Boeing Wichita era el mayor empleador del sector privado de todo el Estado de Kansas antes de su venta a Spirit.[2080] Aunque los Estados Unidos no proporcionan datos estadísticos para el análisis de la proporcionalidad cuando se realiza utilizando el punto de referencia que consideran apropiado, es decir el grupo de empresas que recibieron IRB de Wichita, esto se puede explicar mediante el argumento aducido por los Estados Unidos en otro lugar de que "no corresponde a los Estados Unidos la carga de demostrar que los IRB son no específicos *de facto*".[2081] Otro argumento que formulan los Estados Unidos en relación con el análisis de la proporcionalidad es que, además de Boeing y Spirit, muchas empresas han recibido IRB por valores nominales elevados. Por ejemplo, la Cessna Aircraft Company ha recibido IRB por valor de 1.000 millones de dólares.[2082]

7.726 Al defender su elección del punto de referencia para el análisis de la proporcionalidad, los Estados Unidos aducen que su enfoque da lugar a una comparación de "manzanas con manzanas", mientras que el planteamiento de las Comunidades Europeas tiene como resultado una comparación de "manzanas con naranjas". Esto se debe a que, en las dos razones que han de compararse según el enfoque de los Estados Unidos, se utiliza como denominador el mismo grupo (es decir, el grupo constituido por todos los receptores de la supuesta subvención). En cambio, según el planteamiento de las Comunidades Europeas, se utilizan como denominadores dos grupos distintos (uno integrado por todos los receptores de la subvención y el otro compuesto por toda la población de la jurisdicción geográfica de la autoridad otorgante pertinente).[2083]

7.727 Los Estados Unidos impugnan también el argumento de las Comunidades Europeas de que la utilización de un punto de referencia consistente en la jurisdicción geográfica de la autoridad otorgante tiene su fundamento en el texto del párrafo 1 del artículo 2. La parte introductoria de ese párrafo hace referencia a la especificidad "dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante"; esto sirve para delimitar las empresas que son potencialmente objeto de la investigación sobre la especificidad pero no sugiere que esa investigación deba basarse necesariamente en *todas* las empresas situadas en la jurisdicción.[2084] Además, al disponer que debe tenerse en cuenta el "grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante", el párrafo 1 c) del artículo 2 prevé una consideración adicional en lugar de condicionar el análisis de la proporcionalidad.[2085] En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que el enfoque estadounidense no es aplicable cuando se concede una subvención a una sola empresa, los Estados Unidos aducen que, en ese caso, el factor pertinente que ha de examinarse es la indagación sobre la "utilización predominante" y no el análisis de la desproporcionalidad.[2086]

7.728 Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que la ciudad de Wichita ejerció indebidamente sus facultades discrecionales en favor de Boeing y Spirit. Afirman que no es raro que la propiedad de los IRB corresponda a la entidad en cuyo favor se emitieron, ya que

---

[2080] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 613.

[2081] Véanse las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 161; y la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 146.

[2082] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 612.

[2083] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafos 161 y 162.

[2084] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 163.

[2085] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 165.

[2086] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 51, párrafo 167.

muchas otras empresas han recibido IRB estructurados de esta manera.[2087] Además, la estructura es decisión de la entidad y no del gobierno, que se limita a aprobar la emisión de los bonos. Por lo tanto, la estructura que decidieron utilizar Boeing y Spirit es irrelevante porque el Acuerdo SMC sólo contiene disciplinas relativas a las medidas gubernamentales. Por último, el hecho de que Boeing utilice los IRB únicamente para obtener la ventaja de las reducciones fiscales y no también como medio de financiación "difícilmente demuestra que la subvención fue específica para Boeing".[2088]

7.729 Por lo que se refiere al argumento de las Comunidades Europeas de que se han ejercido facultades discrecionales en favor de Boeing y Spirit porque Boeing recibió reducciones fiscales por un plazo de 10 años sin un examen al cabo de 5 años, los Estados Unidos señalan que no conocen ningún caso en el que se haya denegado una prórroga a las entidades que fueron objeto de un examen a los 5 años.[2089] Además, aunque existe ahora una política que prevé períodos de reducciones fiscales de 5 años en el caso de los bienes muebles (en contraposición con la propiedad inmobiliaria), los IRB de Boeing se emitieron antes de la aplicación de esa política y "la reducción durante 10 años del impuesto sobre los bienes muebles está muy lejos de ser única".[2090] Por último, el hecho de que el Consejo Municipal de Wichita rechazara una solicitud de emisión de IRB en favor de un club de salud y bienestar no indica que hubiera un ejercicio indebido de facultades discrecionales que demuestre la especificidad. En relación con el ejercicio de facultades discrecionales de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2, la nota 3 dispone que *se tendrá* en cuenta la frecuencia con que se denieguen o aprueben esas solicitudes y los motivos en los que se funden esas decisiones. Los Estados Unidos señalan que la finalidad de la emisión de IRB es atraer nuevas inversiones a la zona a fin de aumentar el empleo. La ciudad no utiliza los IRB para atraer a empresas que deben estar situadas en la zona en cualquier caso, a fin de aprovechar el mercado constituido por los consumidores locales. Esta fue la base del rechazo de la solicitud del club de salud y bienestar. Ese rechazo estuvo de acuerdo con la política aplicada por la ciudad a los IRB y no demuestra que dichos IRB sean específicos.[2091]

7.730 Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas hacen caso omiso del requisito establecido en el párrafo 1 c) del artículo 2 de que se tenga "en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante".[2092] En el Acuerdo SMC se reconoce que una subvención puede distribuirse ampliamente y sin embargo parecer específica debido a la diversificación limitada de la economía de que se trate. Los Estados Unidos aducen que esto es lo que ocurre en el caso de los IRB distribuidos en Wichita porque el sector fundamental existente en Wichita es el sector de la fabricación de aeronaves.[2093]

Argumentos de los terceros

Australia

7.731 Australia sostiene que, al determinar si una subvención se ha concedido en cantidades desproporcionadamente elevadas en el contexto del análisis de la especificidad *de facto*, el grupo de referencia apropiado con el que debe compararse la proporción de la subvención concedida a determinadas empresas es "el grupo más amplio de entidades situadas dentro de la jurisdicción territorial que puede utilizar potencialmente el programa de subvenciones o tener acceso a él".[2094] Australia señala que este grupo puede ser más amplio que aquel que recibió realmente la

[2087] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 616.
[2088] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 617.
[2089] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 621.
[2090] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 622.
[2091] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 624.
[2092] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 607.
[2093] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 607.
[2094] Respuesta de Australia a la pregunta 11.

subvención.[2095] Según Australia, la utilización del grupo de entidades que recibió realmente la supuesta subvención como grupo de referencia, como preconizan los Estados Unidos, daría lugar a una comparación carente de sentido.[2096] Australia explica que, según el criterio de los Estados Unidos, "los receptores de la subvención siempre representarían al total de los receptores potenciales de dicha subvención".[2097]

Brasil

7.732 El Brasil sostiene que el punto de referencia apropiado con el que debe compararse la proporción de la subvención recibida por ciertas empresas en el contexto de la determinación de si la subvención ha sido concedida en cantidades desproporcionadamente elevadas es el grupo más amplio de entidades situadas dentro de la jurisdicción territorial de la autoridad otorgante.[2098] El Brasil aduce que el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC respalda la utilización de este punto de referencia porque dispone que "{a}l aplicar este apartado, se tendrá en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante".[2099] El Brasil señala también que, aunque el párrafo 1 c) del artículo 2 no define la expresión "cantidades desproporcionadamente elevadas", entiende que, en la medida en que la parte de una subvención concedida a una empresa corresponde a la participación de esa empresa en la producción manufacturera total, la empresa no recibe la subvención en "cantidades desproporcionadamente elevadas".[2100]

7.733 El Brasil sostiene que el enfoque que preconizan los Estados Unidos, es decir, la utilización del grupo de entidades que recibieron la subvención como grupo de referencia a los efectos del análisis de la desproporcionalidad, "es contrario al concepto mismo de especificidad".[2101] A juicio del Brasil, hay especificidad cuando una subvención se destina a un determinado grupo de usuarios. De conformidad con el enfoque de los Estados Unidos, si se concediera a una determinada empresa el 100 por ciento de la subvención, se constataría que dicha empresa había recibido la subvención en proporción con su participación en la producción manufacturera porque la empresa representaría el 100 por ciento de la producción de referencia.[2102]

Canadá

7.734 El Canadá señala que el Acuerdo SMC no proporciona ninguna orientación expresa acerca del punto de referencia apropiado que debe utilizarse para determinar si se ha concedido a determinadas empresas una cantidad desproporcionada de subvenciones. Según el Canadá, no hay un único punto de referencia que sea apropiado para cada pauta de hechos que pueda surgir. Además, cualquier punto de referencia que se elija debe permitir un examen detenido y objetivo de los hechos concretos de la diferencia.[2103]

7.735 A juicio del Canadá, cualquier análisis de la desproporcionalidad debe basarse en puntos de referencia pertinentes y objetivos, como las ventas, el capital invertido o la proporción del PNB. El punto de referencia apropiado que debe utilizarse requiere que se evalúe la totalidad de los hechos en un caso determinado y depende de la naturaleza de la subvención. Por ejemplo, si la subvención

[2095] Respuesta de Australia a la pregunta 11.
[2096] Respuesta de Australia a la pregunta 11.
[2097] Respuesta de Australia a la pregunta 11.
[2098] Respuesta del Brasil a la pregunta 11, párrafo 13.
[2099] Respuesta del Brasil a la pregunta 11, párrafo 14.
[2100] Respuesta del Brasil a la pregunta 11, párrafo 12.
[2101] Respuesta del Brasil a la pregunta 11, párrafo 11.
[2102] Respuesta del Brasil a la pregunta 11, párrafo 13.
[2103] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 12.

en litigio presta asistencia en la esfera de la formación para el empleo, el punto de referencia pertinente puede ser el número de empleados en cada sector industrial.[2104]

7.736 El Canadá sostiene también que deben ejercerse algunas facultades discrecionales al establecer si se ha concedido a determinadas empresas una cantidad desproporcionadamente elevada de subvenciones. Según ese país, la desproporcionalidad exige que haya "una desviación importante respecto de los resultados previstos como consecuencia de la comparación con un punto de referencia objetivo".[2105] Además, la desviación debe estimarse a la luz de cualquier explicación que ofrezca al respecto el Miembro de que se trate.[2106]

7.737 El Canadá aduce que la elección de un punto de referencia por las Comunidades Europeas a los efectos del análisis de la desproporcionalidad es problemática. Esto se debe a que, por ejemplo, si existiera una subvención a disposición de los sectores manufacturero y de servicios, lo cual constituiría un programa ampliamente disponible, sería inevitable que se llegara a una constatación de desproporcionalidad cuando las proporciones de la financiación se compararan con el grupo más amplio de empresas situadas dentro de la jurisdicción territorial de la autoridad otorgante. Esto ocurriría incluso si cada empresa recibiera la subvención en proporción con su importancia dentro de los sectores manufacturero y de servicios. El Canadá sostiene que esto no favorecería el logro de los objetivos del artículo 2 del Acuerdo SMC.[2107]

7.738 El Canadá sostiene también que la elección de un punto de referencia por los Estados Unidos a los efectos del análisis de la desproporcionalidad es excesivamente formalista. Según el Canadá, la posición de los Estados Unidos es que el análisis de la desproporcionalidad exige que se examine la proporción de la subvención recibida por cada empresa "a fin de averiguar si cada empresa recibió aproximadamente la misma participación".[2108]

China

7.739 China sostiene que el análisis de la especificidad *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC debe realizarse en tres pasos.[2109] En primer lugar, debe haber "razones para creer" que la subvención en litigio puede ser de hecho específica. Esto exige que el Grupo Especial averigüe si la parte reclamante ha presentado razones plausibles para impugnar el programa de subvenciones como específico *de facto*.[2110] China afirma que el criterio del cumplimiento en este primer paso no es especialmente exigente.[2111]

7.740 El segundo paso del análisis requiere que se examinen cualquiera de los cuatro factores identificados en la segunda oración del párrafo 1 c) del artículo 2 o la totalidad de ellos. Esto ocupa un "lugar central en el examen de si la subvención es en realidad específica".[2112] China sostiene que cualquiera de los cuatro factores puede apuntar a una constatación de especificidad *de facto* y que no es necesario que los cuatro estén presentes simultáneamente.[2113]

[2104] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 18.
[2105] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 19.
[2106] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 19.
[2107] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 14.
[2108] Respuesta del Canadá a la pregunta 11, párrafo 15.
[2109] Comunicación escrita de China, párrafos 27-33; y respuesta de China a la pregunta 12.
[2110] Respuesta de China a la pregunta 12, párrafo 7.
[2111] Comunicación escrita de China, párrafo 29.
[2112] Respuesta de China a la pregunta 12, párrafo 8.
[2113] Respuesta de China a la pregunta 12, párrafo 8.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.741 Por último, China aduce que deberán tenerse en cuenta los dos "factores circunstanciales" enumerados en la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2, es decir, el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante y el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones.[2114] La finalidad del último paso es comprobar que una subvención es efectivamente específica *de facto* cuando parece serlo después de realizar el segundo paso del análisis.[2115]

Japón

7.742 El Japón sostiene que el punto de referencia con el que debe compararse la proporción de la subvención recibida por determinadas empresas en el análisis de la desproporcionalidad debe abarcar "todas las empresas que recibieron las subvenciones similares de la autoridad otorgante".[2116] El Japón aduce que la utilización de todas las entidades situadas dentro de la jurisdicción territorial de la autoridad otorgante no es un punto de referencia apropiado.[2117]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.743 Las Comunidades Europeas no intentan aducir que las reducciones fiscales proporcionadas mediante la emisión de IRB son específicas *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2, y es evidente que no es así. Las disposiciones legislativas pertinentes de Kansas no limitan expresamente la disponibilidad de la subvención de manera que no esté ampliamente disponible en toda la economía. Esto está de acuerdo con el propósito general de la legislación, en la que no hay ninguna sugerencia de una intención de limitar la emisión de IRB a "determinadas empresas" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2:[2118]

> "El propósito de esta Ley es fomentar, estimular y desarrollar el bienestar general y la prosperidad económica del Estado de Kansas mediante el fomento y la mejora en el Estado de la salud física y mental, los recursos naturales, industriales, comerciales y agropecuarios y las actividades recreativas; alentar y facilitar la ubicación de nuevas empresas y sectores en este Estado y la ampliación, reubicación o retención de las empresas existentes, el desarrollo de las actividades industriales y el desarrollo sanitario; y promover la estabilidad económica del Estado mediante el suministro de mayores oportunidades de empleo, la diversificación de las actividades industriales y la mejora de la salud física y mental, fomentando el bienestar general de los ciudadanos del Estado mediante la autorización de la emisión de bonos para la obtención de ingresos por todas las ciudades y distritos del mismo."

7.744 Las Comunidades Europeas limitan sus declaraciones sobre la especificidad a lo dispuesto en el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según ese párrafo, se puede constatar que una subvención que parece ser no específica de conformidad con los párrafos 1 a) y b) del artículo 2 es, no obstante, específica *de facto* debido a la manera en que funciona realmente el programa de subvenciones. El párrafo 1 c) del artículo 2 dispone lo siguiente:

> "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

[2114] Comunicación escrita de China, párrafo 31.
[2115] Respuesta de China a la pregunta 12, párrafo 9.
[2116] Respuesta del Japón a la pregunta 11.
[2117] Respuesta del Japón a la pregunta 11.
[2118] *Kan. Stat. Ann. § 12-1740* y siguientes (2001), CE - Prueba documental 167.

> 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. 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."

7.745 La principal afirmación de las Comunidades Europeas es que los IRB de la ciudad de Wichita se conceden a Boeing y Spirit en cantidades desproporcionadamente elevadas y son fundamentalmente utilizados por Boeing y Spirit y que la autoridad otorgante ejerció sus facultades discrecionales en favor de Boeing y Spirit. En un lugar de sus comunicaciones, las Comunidades Europeas aducen también que el programa de subvenciones es utilizado por un número limitado de determinadas empresas.

Utilización predominante

7.746 Los dos primeros factores de especificidad que figuran en el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 son "la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas" y "la utilización predominante por determinadas empresas". El sentido corriente del término "*predominant*" ("predominante") comprende "*constituting the main or strongest element; prevailing*" ("que constituye el elemento principal o más fuerte; prevaleciente") y "*most frequent or common*" ("más frecuente o corriente").[2119] Además, la interpretación del segundo factor en el contexto del primero indica que la "utilización predominante" hace referencia a la utilización predominante de un programa de subvenciones. Por lo tanto, el segundo factor enumerado en el párrafo 1 c) del artículo 2 requiere que se examine si el programa de subvenciones en litigio es utilizado principalmente o más frecuentemente por "determinadas empresas".

7.747 La última oración del texto del párrafo 1 c) del artículo 2 dispone que "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". Por lo tanto, la estimación de si "determinadas empresas" son las usuarias predominantes del programa de subvenciones está informada por estas dos consideraciones. Por ejemplo, cuando determinadas empresas han sido las receptoras principales o más frecuentes de una subvención, si esto constituye una "utilización predominante" del programa dependerá de si la economía en la jurisdicción de la autoridad otorgante está muy diversificada o está compuesta únicamente de un pequeño número de empresas, y las "determinadas empresas" en cuestión desempeñan una función importante. Además, el período durante el que se haya aplicado un programa de subvenciones influye en el análisis porque si, por ejemplo, el programa de subvenciones es relativamente nuevo, que "determinadas empresas" hayan sido sus beneficiarias principales o más frecuentes puede reflejar el hecho de que el programa no se ha aplicado durante bastante tiempo para que tenga una amplia gama de usuarios, en lugar de ser una indicación de que el programa es específico *de facto*.

7.748 Cuando afirman que la subvención ha sido utilizada fundamentalmente por determinadas empresas, las Comunidades Europeas se basan en el hecho de que Boeing, Spirit y la Cessna Aircraft Company son las únicas empresas que han recibido cartas de intención en relación con la emisión de IRB por cuantías de hasta 1.000 ó 2.000 millones de dólares. Según las Comunidades Europeas, las tres empresas recibieron el 78 por ciento de los IRB emitidos en la ciudad de Wichita durante el período 1979-2005. Además, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing y Spirit recibieron

[2119] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volumen II, página 2321, y *Webster's Online Dictionary*, respectivamente.

el 61 por ciento de todos los IRB emitidos por la ciudad de Wichita, el 69 por ciento de todos los IRB que comprendían reducciones del impuesto sobre la propiedad[2120] y cerca del 100 por ciento de los bonos que sólo preveían reducciones del impuesto sobre la propiedad y no se utilizaron como mecanismos de financiación (porque fueron comprados por las propias Boeing y Spirit).

7.749 En su descripción del plan IRB, las Comunidades Europeas identifican tres "incentivos económicos" que pueden surgir en el marco de dicho plan, a saber, la posibilidad de tomar en préstamo fondos a tipos de interés inferiores a los del mercado, las reducciones del impuesto sobre la propiedad y las exenciones del impuesto sobre las ventas.[2121] En sus declaraciones sobre la "utilización predominante", las Comunidades Europeas presentan estadísticas relativas a tres casos distintos. En primer lugar, el porcentaje de IRB recibido por Boeing y Spirit dentro del grupo de empresas que reciben cualquier tipo de IRB, ya den lugar esos IRB únicamente a reducciones fiscales, únicamente a la toma en préstamo de fondos o a ambas cosas (el 61 por ciento); en segundo lugar, el porcentaje de IRB recibidos por Boeing y Spirit dentro del grupo de empresas que reciben IRB que incluyen reducciones del impuesto sobre la propiedad (el 69 por ciento); y por último, el porcentaje de IRB recibidos por Boeing y Spirit dentro del grupo de empresas que reciben IRB que incluyen únicamente reducciones del impuesto sobre la propiedad (aproximadamente el 100 por ciento, aunque los Estados Unidos refutan esta cifra).

7.750 Al analizar el factor de la "utilización predominante" de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC y determinar cuál de las estadísticas presentadas por las Comunidades Europeas es la estadística apropiada que debemos examinar, recordamos que la "utilización predominante" hace referencia a la utilización predominante de un *programa de subvenciones*. Por lo tanto, el dato estadístico pertinente es el que se refiere a la utilización relativa por Boeing y Spirit del programa de subvenciones en litigio. Las Comunidades Europeas no hacen ninguna declaración que parezca indicar que la ciudad de Wichita aplica programas de IRB distintos según que se proporcionen o no con esos IRB reducciones fiscales, financiación o ambas cosas. La legislación del Estado de Kansas y la Política de Incentivos al Desarrollo Económico de la ciudad de Wichita, en cuyo marco se emiten los IRB, establecen objetivos de política y procedimientos únicos para la emisión de los IRB, independientemente de las condiciones en que esos bonos se emitan.[2122] La Política de Incentivos al Desarrollo Económico de la ciudad de Wichita establece también las condiciones en que una emisión de IRB incluirá reducciones fiscales.[2123] Además, como ponen de relieve los Estados Unidos, la decisión de si una empresa comprará sus propios bonos y, por lo tanto, no tomará en préstamo fondos como parte del programa de IRB corresponde a la propia empresa y no a la ciudad de Wichita. Estos factores indican que existe un solo programa de IRB. A nuestro juicio, no hay un programa distinto relativo a los IRB que sólo proporcionan reducciones fiscales, ya que esto es consecuencia de la decisión de una empresa privada de comprar sus propios bonos y no de la actuación de un órgano gubernamental que aplica un programa de IRB diferente. Además, la emisión de IRB con y sin reducciones fiscales tiene lugar de conformidad con la misma política de la ciudad de Wichita y depende de si se cumplen o no determinadas condiciones establecidas en la política única. Esto indica también que existe un solo programa de IRB, aunque con distintas consecuencias según las condiciones que cumplan los solicitantes.

[2120] Algunos de los IRB emitidos por la ciudad de Wichita fueron únicamente medios de financiación y no previeron reducciones del impuesto sobre la propiedad de los bienes comprados con fondos procedentes de los bonos.

[2121] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 298.

[2122] *City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy*, CE - Prueba documental 190.

[2123] *City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy*, CE - Prueba documental 190, páginas 3 y 4.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.751 Habiendo llegado a la conclusión de que existe un solo programa de IRB, a nuestro juicio no sería apropiado incluir los IRB que sólo dan lugar a la toma en préstamo de fondos y no a reducciones fiscales en el análisis y los cálculos relativos a la utilización predominante de un programa de *subvenciones*. Si el préstamo de fondos por la ciudad de Wichita mediante IRB es o no una subvención no es una cuestión en litigio en la presente diferencia. Por lo tanto, sería problemático constatar que una empresa *utiliza* un programa de *subvenciones* cuando recibe IRB que sólo prevén la toma en préstamo de fondos dado que no está claro que esos IRB otorguen de hecho una subvención. Por consiguiente, constatamos que, aunque hay un solo programa de IRB, a los efectos de la presente diferencia, las *usuarias* pertinentes del programa de *subvenciones* son las empresas que reciben IRB que incluyen reducciones fiscales y pueden incluir o no la toma en préstamo de fondos. Con arreglo a este enfoque, el dato estadístico pertinente es que Boeing y Spirit reciben el 69 por ciento de los bonos de que se trata (y que Boeing, Spirit y Cessna reciben conjuntamente más del 78 por ciento de esos bonos).[2124]

7.752 Para determinar si ha habido "utilización predominante" del programa de subvenciones por determinadas empresas, estamos obligados a examinar el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, así como el período durante el que se ha aplicado el programa de subvenciones. Aunque las estadísticas proporcionadas por las Comunidades Europeas parecen indicar que Boeing, Spirit y Cessna son efectivamente usuarias importantes de las ventajas fiscales, cualquier tipo de apreciación de si son las usuarias "principales" o "más frecuentes" debe estar condicionado por el examen del grado de diversificación de la economía de la autoridad otorgante, es decir, la economía de Wichita.[2125] La única información proporcionada por las Comunidades Europeas acerca de la diversificación de la economía de Wichita se presenta para respaldar el análisis de éstas de si se han concedido a Boeing y Spirit "cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones". A este respecto, las Comunidades Europeas aducen que corresponde a Boeing y Spirit el 14 por ciento del empleo total de Wichita o el 32 por ciento del empleo en el sector manufacturero. En cambio, los Estados Unidos sostienen que la "industria fundamental de Wichita se ha centrado en la fabricación de aeronaves"[2126] y que Wichita ha sido denominada en ocasiones la "capital aérea del mundo", lo cual indica que no tiene una economía diversificada.[2127] Esta comparación entre la proporción de subvenciones recibida por Boeing y Spirit y la proporción de la economía correspondiente a Boeing y Spirit se analiza en la subsección que figura a continuación, en el que se trata la cuestión de si se ha concedido a Boeing y Spirit una cantidad "desproporcionadamente elevada" de subvenciones. Dada nuestra conclusión en la subsección siguiente de que esta comparación respalda la constatación de que existe una especificidad *de facto*, no es necesario que dupliquemos la comparación en el contexto del análisis de la "utilización predominante".

[2124] "Más del" 78 por ciento porque el dato estadístico representa la proporción de IRB recibida por Boeing, Spirit y Cessna en relación con el valor total de todos los IRB emitidos, lo cual quiere decir que no se excluyen los IRB que sólo prevén la toma en préstamo de fondos. Si esos IRB se excluyeran del cálculo, la proporción aumentaría porque el numerador seguiría siendo el mismo (el valor de los IRB emitidos para Boeing, Spirit y Cessna) pero el denominador disminuiría (el valor total de todos los IRB emitidos, excluidos los que prevén únicamente la toma en préstamo de fondos).

[2125] En el caso de los IRB proporcionados a Boeing y Spirit, aunque el Estado de Kansas aplicó la legislación que autorizaba la emisión de los mismos, las ciudades y los distritos son responsables de la concesión real de los IRB. Por lo tanto, la ciudad de Wichita es la autoridad otorgante pertinente, y se debe examinar la diversificación de su economía.

[2126] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 607.

[2127] *Greater Wichita Convention & Visitors Bureau, Aviation and Wichita*, Estados Unidos - Prueba documental 250.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Una cantidad desproporcionadamente elevada

7.753 Al examinar los argumentos de las partes sobre si la ciudad de Wichita concedió las reducciones fiscales a "determinadas empresas" en cantidades desproporcionadamente elevadas, se plantean dos cuestiones: la primera es la interpretación correcta de la "desproporcionalidad", en particular de las razones que han de compararse en este análisis. Una vez que hayamos interpretado el término, debemos determinar si las Comunidades Europeas han justificado suficientemente su argumento de que la ciudad de Wichita concedió a Boeing y Spirit reducciones fiscales mediante la emisión de IRB en cantidades desproporcionadas.

7.754 El sentido corriente del término "*disproportionate*" ("desproporcionado") es "*lacking proportion*" ("carente de proporción"), mientras que "*proportion*" ("proporción") significa "*a portion, a part, a share, esp. in relation to a whole*" ("una porción, una parte, una participación, especialmente en relación con una totalidad"), "*a relative amount or number*" ("una cantidad o cifra relativa"), "*a comparative relation or ratio between things in size, quantity, number, etc.*" ("una relación o razón comparativa entre dos cosas según su tamaño, su cantidad, su número, etc.").[2128] Por lo tanto, para estimar si una subvención concedida a determinadas empresas es "desproporcionadamente elevada", será necesario convertir la cuantía de la subvención en una razón comparándola con otra cosa que es "la totalidad". A continuación, tendrá que evaluarse esta razón para determinar si carece de proporción.

La proporción de la subvención recibida por Boeing y Spirit

7.755 Las partes están de acuerdo en lo que se refiere a la manera en que debe calcularse la razón o la proporción de la subvención concedida a Boeing y Spirit. Ambas partes sostienen que la razón pertinente es la cuantía total de la supuesta subvención concedida a Boeing y Spirit en relación con la cuantía total de la supuesta subvención concedida a todos los participantes en el programa IRB de la ciudad de Wichita. Estamos de acuerdo con las declaraciones de las partes de que, cuando una subvención se ha concedido en el marco de un programa de subvenciones, ese programa debe considerarse habitualmente como la "totalidad" con la que pueden compararse las subvenciones concedidas a "determinadas empresas". Este enfoque encuentra apoyo en el texto de la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2, que dispone que, al aplicar el apartado, es necesario tener en cuenta el período durante el cual se haya aplicado *el programa de subvenciones*. Si esto debe examinarse al realizar el análisis de la desproporcionalidad, ello implica que la base pertinente de la razón es la cantidad concedida en el marco de ese programa de subvenciones.

7.756 Las Comunidades Europeas afirman que Boeing y Spirit recibieron el 69 por ciento de todos los IRB concedidos por la ciudad de Wichita.[2129] Los Estados Unidos no impugnan este porcentaje. No obstante, señalamos que las Comunidades Europeas lo calcularon utilizando los valores de los IRB emitidos y no el valor de las reducciones fiscales concedidas, que son la subvención pertinente. En la medida en que otros receptores de IRB recibieron reducciones fiscales del mismo valor porcentual, según los términos de sus emisiones de IRB, que Boeing y Spirit, es decir, reducciones fiscales del 100 por ciento, el valor de los IRB emitidos es un buen sustituto de la cuantía de la subvención. Esto se debe a que el valor de los IRB representa el valor de los bienes que pueden comprarse y, por consiguiente, quedar sujetos a la reducción fiscal. En la medida en que todas las reducciones fiscales

[2128] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volúmenes I y II, páginas 708 y 2370. Esto queda confirmado por el *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), páginas 291 y 811, que define "*disproportion*" ("desproporción") como "*lack of proportion*" ("falta de proporción") y "*proportion*" ("proporción") como "*the relation of one part to another or to the whole*" ("la relación de una parte con otra parte o con la totalidad").

[2129] Nos basamos en el razonamiento contenido en la sección del presente informe dedicada a la "utilización predominante" en relación con el programa de "subvenciones" pertinente.

concedidas en el marco de los IRB tienen el mismo valor porcentual, el valor de los bienes comprados será proporcionado al valor de la reducción fiscal. No obstante, señalamos que, según los términos de la Política de Incentivos al Desarrollo Económico de la ciudad de Wichita, esta ciudad tiene la posibilidad de conceder reducciones fiscales inferiores al 100 por ciento en el marco de los IRB.[2130] Además, la lista de los IRB emitidos por la ciudad de Wichita que han proporcionado las Comunidades Europeas en una Prueba documental indica que, aunque la mayoría de los bonos emitidos con reducciones fiscales incluían reducciones fiscales del 100 por ciento, un pequeño porcentaje de ellos comprendían reducciones fiscales inferiores al 100 por ciento.[2131] Esto indica que el valor de los IRB no es un sustituto perfecto de la cuantía de la subvención concedida. No obstante, habida cuenta de que no todas las empresas recibieron reducciones fiscales del 100 por ciento, el efecto sería aumentar el valor del dato estadístico por encima del 69 por ciento.[2132] Por lo tanto, a nuestro juicio, es razonable basarse en la razón calculada por las Comunidades Europeas en el análisis de la desproporcionalidad.

7.757 Al estimar la proporción de la subvención recibida por Boeing y Spirit, las Comunidades Europeas basan su cálculo en los IRB emitidos entre 1979, año en el que la ciudad de Wichita comenzó a llevar un registro de las emisiones, y 2005. Los Estados Unidos no formulan ninguna objeción al respecto. Recordamos que la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2 dispone que se tendrá en cuenta el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones y consideramos que el análisis de la desproporcionalidad es una etapa en la que debe examinarse ese período. En este caso, el programa de IRB no se ha aplicado únicamente durante un período breve, y, por lo tanto, no es demasiado pronto para llegar a conclusiones sobre la especificidad. No obstante, puede aducirse que, cuando un programa de subvenciones se ha aplicado durante un largo período, como el programa de IRB, puede no ser siempre apropiado sumar los datos relativos a toda la duración de la subvención. Esto puede ocurrir cuando ha habido una modificación significativa de la estructura de la economía y de la importancia de las actividades subvencionadas en dicha economía a lo largo del período de vigencia de la subvención. No obstante, no se ha presentado al Grupo Especial ninguna prueba que sugiera que esto ha ocurrido en el caso de Wichita. Por lo tanto, a falta de esas pruebas, nos basaremos en el método utilizado por las Comunidades Europeas para calcular la proporción de la subvención recibida por Boeing en el marco del programa de IRB.

7.758 Por último, al calcular la proporción de la subvención recibida por Boeing y Spirit, las Comunidades Europeas utilizan como denominador el valor de los IRB emitidos para todas las empresas. Un examen de la lista de empresas para las que se han emitido IRB revela que algunos de esos bonos se emitieron para entidades del sector de los servicios.[2133] Dado que las disciplinas del Acuerdo SMC sólo se aplican al sector de las mercancías, el análisis de la especificidad *de facto* se ocupa de determinar si una subvención es específica dentro de ese sector. No obstante, si las Comunidades Europeas hubieran excluido los IRB emitidos para entidades del sector de los servicios, la proporción de la subvención otorgada a Boeing y Spirit habría sido en realidad superior al 69 por ciento.[2134] Por lo tanto, a nuestro juicio, sigue siendo legítimo basarse en un valor del 69 por ciento,

---

[2130] *City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy*, CE - Prueba documental 190, páginas 3 y 4.

[2131] *List of IRBs Maintained by the City of Wichita, 1979-2005, obtained via Kansas Open Records Act request to the City of Wichita*, CE - Prueba documental 170.

[2132] Si se tuviera en cuenta en las estadísticas el nivel inferior de las reducciones fiscales concedidas a algunas empresas, el numerador de la ecuación (la subvención a Boeing) no se modificaría pero el denominador (la cantidad total de subvenciones concedidas) se reduciría (con lo cual la razón sería mayor).

[2133] *List of IRBs Maintained by the City of Wichita, 1979-2005, obtained via Kansas Open Records Act request to the City of Wichita*, CE - Prueba documental 170, en la que se indica que se han emitido IRB para entidades como el "Riverside Hospital", el "St. Francis Medical Center" e "Historic Hotel Partners", que parecen pertenecer al sector de los servicios.

[2134] Esto se debe a que la exclusión de las subvenciones al sector de los servicios no habría modificado el numerador (el valor de las subvenciones otorgadas a Boeing y Spirit) y habría reducido el denominador

como mínimo, como porcentaje de la subvención concedida al sector de las mercancías recibido por Boeing y Spirit.

> *¿Es la proporción de la subvención recibida por Boeing y Spirit desproporcionadamente elevada?*

7.759 Aceptamos que Boeing y Spirit recibieron aproximadamente el 69 por ciento de las subvenciones concedidas por la ciudad de Wichita al sector de las mercancías. Al intentar determinar si esta es una cantidad "desproporcionadamente elevada" observamos que el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 no proporciona ninguna orientación expresa acerca de aquello con lo que ha de compararse la cantidad relativa de subvención recibida por Boeing y Spirit. Este es el punto en el que surge el desacuerdo entre las partes. Las Comunidades Europeas sostienen que la segunda razón debe ser una razón entre algún tipo de información sobre Boeing, como los niveles de empleo, e información comparable relativa a *toda la economía dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante*. En cambio, los Estados Unidos aducen que la segunda razón debe comparar la información sobre Boeing, por ejemplo los niveles de empleo, con información comparable relativa al *grupo de receptores de la supuesta subvención*.

7.760 A nuestro juicio, las razones que preconizan las partes son ambas problemáticas. Aunque hay un cierto apoyo textual del enfoque de las Comunidades Europeas, éste tiene consecuencias que no son compatibles con el modo en que se ha interpretado el artículo 2 en los informes de anteriores grupos especiales. El apoyo textual del enfoque que aplican las Comunidades Europeas se encuentra en la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2, que dispone que, al aplicar ese apartado, se tendrá en cuenta "el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Al determinar si las cantidades de subvenciones concedidas a "determinadas empresas" carecen de proporción, una manera de tener en cuenta la diversificación de la economía dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante es comparar el porcentaje de la subvención recibido por las "determinadas empresas" con la posición de éstas en el conjunto de la economía. Aunque las Comunidades Europeas no tratan la cuestión en sus comunicaciones, en el contexto del Acuerdo SMC consideramos que la referencia a la totalidad o el conjunto de la economía es una referencia a la parte de la economía representada por el sector de las mercancías, puesto que las disciplinas del Acuerdo SMC sólo se refieren a las subvenciones proporcionadas dentro de este sector. El hecho de que las Comunidades Europeas se basen en los niveles de empleo de Boeing en el sector manufacturero indica que aceptan implícitamente esta limitación.

7.761 No obstante, aunque hay un cierto apoyo textual del enfoque de las Comunidades Europeas, éste plantea varios problemas. El primero surge cuando se interpreta el párrafo 1 c) del artículo 2 en el contexto del párrafo 1 b) de dicho artículo. El enfoque de las Comunidades Europeas permite *siempre* que se constate la desproporcionalidad en los casos en que el derecho a obtener una subvención se limita de acuerdo con criterios o condiciones objetivos de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2 (interpretando la desproporcionalidad como cualquier discrepancia, por pequeña que sea, entre ambas razones). No obstante, el párrafo 1 b) del artículo 2 dispone que *no* se considerará que una subvención es específica debido a la existencia de esos criterios o condiciones objetivos. Para ilustrar las razones por las que el párrafo 1 b) del artículo 2 quedaría privado de todo sentido según la interpretación de las Comunidades Europeas, consideramos una situación hipotética en la que todas las empresas con más de 1.000 empleados tienen derecho a obtener una subvención, y ese criterio queda incluido en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo 2. En estas circunstancias, los receptores de la subvención representarán el 100 por ciento de la cuantía de la subvención concedida pero menos del 100 por ciento de la economía total. Tomando un ejemplo muy sencillo con fines ilustrativos, consideremos que hay tres empresas con más de 1.000 empleados que reciben el 50,

---

(porque éste habría sido la cuantía de los IRB emitidos únicamente para el sector de las mercancías y no para los sectores de las mercancías y los servicios combinados). Esto habría tenido el efecto de aumentar la razón.

el 40 y el 10 por ciento de la cuantía de la subvención concedida. Según el enfoque de las Comunidades Europeas, estos porcentajes se comparan con la posición de las empresas en la economía total, por ejemplo mediante su comparación con el porcentaje de empleo que cada una de las empresas aporta a esa economía. A menos que las demás empresas pertenecientes a la economía más amplia que no recibieron la subvención representen el 0 por ciento del empleo, la contribución al empleo de las tres empresas en cuestión *no podrá* ser el 50, el 40 y el 10 por ciento. En lugar de ello, por lo menos uno de los porcentajes deberá ser menor, lo cual permitirá constatar que, por lo menos, una de las empresas ha recibido una subvención que no es proporcionada a su posición en la economía.

7.762 De hecho, se plantea la misma cuestión en relación con *cualquier* límite de la disponibilidad de una subvención. En los casos en que una subvención puede estar ampliamente disponible en toda una economía, siendo recibida por el 90 por ciento de las empresas, una comparación de la razón entre la cuantía de la subvención recibida por cada empresa o conjunto de "determinadas empresas" y la contribución de éstas a la economía en términos más generales (incluido el 10 por ciento de empresas que no recibió la subvención) tendrá necesariamente como resultado que, por lo menos, una de las empresas o conjunto de "determinadas empresas" reciba una cantidad de subvenciones desproporcionada a su contribución a la economía. Esto está en contradicción con el enfoque adoptado para realizar un análisis de la especificidad por anteriores grupos especiales, como el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, que resolvió que hay un límite, que no puede definirse de manera cuantitativa rígida, en el que una subvención pasa a estar "ampliamente disponible{...}" en toda una economía en grado suficiente para convertirse en una subvención no específica. El Grupo Especial indicó que algo que no llegue a ser una disponibilidad universal puede dar lugar a una constatación de no especificidad.

7.763 Según los términos del artículo 2 del Acuerdo SMC, que no sugiere expresamente que tiene que haber algún nivel estricto asociado con el límite del acceso a la subvención para que ésta sea específica, podría haber sido posible interpretar que una subvención es específica siempre que hay *cualquier* límite de su disponibilidad. Efectivamente, si la finalidad del artículo 2 es la que sugirió el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, es decir, evitar la distorsión del comercio, parecería que *cualquier* límite expreso o *de facto* de la disponibilidad de una subvención, de manera que ésta no esté *universalmente* disponible, crearía una distorsión. Esto se debería a que se desviarían recursos de las empresas que no se beneficiaran de la subvención hacia aquellas que sí se beneficiaran. Si se hubiera adoptado un planteamiento de este tipo del artículo 2, el enfoque del análisis de la desproporcionalidad que preconizan las Comunidades Europeas habría sido apropiado (salvo en relación con el párrafo 1 b) del artículo 2) porque daría lugar a una constatación de desproporcionalidad y, por lo tanto, a una constatación potencial de especificidad *de facto* en respuesta a *cualquier* límite de la disponibilidad de una subvención que hiciera que no se beneficiaran de ella el 100 por ciento de las empresas. Sin embargo, no es esta la manera en que se ha interpretado el artículo 2 en anteriores diferencias. El resultado es que el enfoque de las Comunidades Europeas da lugar a una constatación de que se ha concedido una subvención en cantidades desproporcionadamente elevadas debido a la existencia de una restricción de su disponibilidad pero, de lo contrario, la subvención se consideraría ampliamente disponible en toda la economía y, por lo tanto, no específica.

7.764 La manera en que los Estados Unidos enfocan el análisis de la desproporcionalidad es también problemática. Según ese país, en el análisis de la desproporcionalidad, la segunda razón debe comparar información sobre Boeing y Spirit, como los niveles de empleo o la producción, con información comparable sobre el *grupo de receptores* de la supuesta subvención. Aunque resulta difícil hallar apoyo para la opinión de los Estados Unidos en el texto o el contexto del artículo 2 del Acuerdo SMC, desde un punto de vista matemático, el enfoque estadounidense es más lógico que el de las Comunidades Europeas. Como ponen de relieve los Estados Unidos, al comparar la razón entre la cuantía de la subvención que reciben Boeing y Spirit y todo el grupo de receptores de la subvención

con la razón entre los niveles de empleo de Boeing y Spirit y el total de los niveles de empleo del grupo de receptores de la subvención, se comparan dos valores semejantes, ya que ambas razones tienen el mismo denominador. El efecto es que, contrariamente a lo que ocurre en el caso del enfoque de las Comunidades Europeas, siempre es posible, por lo menos, constatar que una subvención no se ha concedido a "determinadas empresas" en una cantidad desproporcionada en las circunstancias en que hay algún tipo de límite de la disponibilidad de la subvención.

7.765 No obstante, es difícil conciliar el enfoque de los Estados Unidos con la finalidad del artículo 2 del Acuerdo SMC, tal como la interpretaron otros grupos especiales en anteriores diferencias, que es determinar si una subvención está ampliamente disponible en toda una economía en grado suficiente para no beneficiar a "determinadas empresas". Es difícil justificar racionalmente cómo la división de una subvención entre lo que podría ser un grupo muy limitado influye en la cuestión de si la subvención está ampliamente disponible en toda una economía. Con arreglo al enfoque de los Estados Unidos, la subvención puede concederse únicamente a dos o tres empresas y, en tanto que esas dos o tres empresas reciban la subvención en forma proporcionada a sus contribuciones económicas relativas, *cuando se comparan entre sí*, el análisis de la desproporcionalidad no revela ningún problema de especificidad. Si tomamos el ejemplo más extremo, en el que una empresa recibe el 100 por ciento de la subvención, ello nunca llevará a una constatación de que la empresa recibe una cantidad desproporcionadamente elevada de la subvención porque la empresa representa también el 100 por ciento de la actividad económica *de los receptores de la subvención*.

7.766 Los Estados Unidos abordan este problema sosteniendo que, en los casos en que una sola empresa recibe una subvención, el factor pertinente que ha de tenerse en cuenta de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 es la "utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas". Aunque este argumento puede tener cierto valor, sigue existiendo el problema de que el enfoque de la desproporcionalidad por los Estados Unidos queda limitado a un grupo de receptores seleccionados de una subvención, sin que se tenga en cuenta la posición de éstos en la economía más amplia. Esto es problemático dado que la finalidad del análisis de la especificidad, por lo menos tal como se interpreta en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* es determinar si una subvención está ampliamente disponible en grado suficiente *en toda una economía* y dado que la última oración del párrafo 1 c) del artículo 2 requiere que se tenga en cuenta la diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante.

7.767 A nuestro juicio, ninguno de los enfoques sugeridos por las partes es totalmente satisfactorio. Dado el planteamiento adoptado con respecto a la especificidad por anteriores grupos especiales, es posible que no exista una manera perfecta de realizar el análisis de la desproporcionalidad. Observamos que Australia preconiza una tercera opción posible en la presente diferencia.[2135] Con arreglo a este enfoque, en la segunda razón calculada en el análisis de la desproporcionalidad, el grupo de referencia con el que se compara la posición económica de las "determinadas empresas" es el grupo de entidades que pueden hacer *potencialmente* uso de la subvención.[2136] Este planteamiento tiene la ventaja de que parece tener en cuenta el enfoque de la finalidad del análisis de la especificidad adoptado en la jurisprudencia de la OMC. De los informes anteriores de grupos especiales se desprende claramente que el derecho a obtener una subvención puede estar limitado y, sin embargo, la subvención puede no ser específica de conformidad con los párrafos 1 a) o b) del artículo 2. El enfoque australiano reconoce que esto es así excluyendo del examen en el contexto de la especificidad *de facto* a aquellas empresas que, según los párrafos 1 a) y b) del artículo 2 pueden ser privadas del derecho a obtener la subvención sin que se cree un programa de subvenciones específicas. No obstante, el enfoque no resuelve el problema de que, cuando los denominadores de

[2135] Respuesta de Australia a la pregunta 11.

[2136] Por lo tanto, en los casos en que no hay límites expresos del derecho a obtener la subvención, el denominador de la segunda razón será la totalidad de la economía.

las dos razones no son iguales, es decir, cuando los receptores reales de la subvención son menos que los receptores potenciales, siempre será posible hallar, por lo menos, un conjunto de "determinadas empresas" al que se haya concedido una cantidad desproporcionada de subvenciones. No obstante, el problema sería menos grave que según el enfoque de las Comunidades Europeas porque la diferencia entre los denominadores de las dos razones sería menor.[2137]

7.768 Aunque reconocemos los importantes problemas que plantea el enfoque del análisis de la desproporcionalidad de las Comunidades Europeas, admitimos que, por lo menos, halla un cierto apoyo en el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Además, el problema de que *cualquier* límite de la disponibilidad de la subvención da lugar a una constatación de desproporcionalidad puede superarse hasta cierto punto si se interpreta que falta de proporción significa una disparidad *importante* entre las dos razones pertinentes y no cualquier discrepancia, por pequeña que sea. Esto no parece una manera irrazonable de interpretar el párrafo 1 c) del artículo 2 porque, en cualquier caso, parecería indebidamente estricto exigir una correspondencia exacta entre la proporción de la subvención concedida a determinadas empresas y la importancia económica relativa de esas empresas, estimada según un indicador económico no especificado. En las circunstancias del presente asunto, dado que el grupo de empresas que tiene derecho a obtener los IRB es muy amplio, es poco probable que la aplicación del enfoque australiano modifique significativamente el segundo dato estadístico relativo a la posición de Boeing y Spirit en la economía total.[2138]

7.769 Al considerar los hechos concretos del presente asunto, la posición de las Comunidades Europeas es que Boeing y Spirit recibieron el 69 por ciento de los IRB que incluían reducciones fiscales durante el período 1979-2005 pero que, en 2006 (es decir, después de haber adquirido las operaciones de Boeing relacionadas con LCA situadas en Wichita) correspondió a Spirit el 3,5 por ciento del empleo total o el 16 por ciento del empleo en el sector manufacturero de Wichita. Por las razones expresadas en el párrafo 7.758 del presente informe, es decir, que las disciplinas del Acuerdo SMC sólo se refieren al sector de las mercancías, consideramos que la cuota del empleo en el sector manufacturero que correspondió a Boeing es el dato estadístico pertinente que hemos de tener en cuenta. Los Estados Unidos aducen que las estadísticas sobre los niveles de empleo inducen a error porque sólo reflejan los niveles de empleo de Spirit; durante la mayor parte del período en que se emitieron IRB, los niveles de empleo de Boeing fueron más del doble de los de Spirit en 2006. En respuesta, las Comunidades Europeas están dispuestas a aceptar esta observación pero señalan que el porcentaje resultante, es decir, el 32 por ciento, sigue siendo desproporcionado en relación con el 69 por ciento de los IRB que se emitió para Boeing y Spirit. Estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que hay una disparidad significativa entre la cuota de los IRB recibida por Boeing y Spirit y el lugar que ocupan esas empresas en el sector de las mercancías, indicado por la cuota de su empleo en el sector. Aunque los Estados Unidos aducen que la comparación de la cuota de la subvención recibida por Boeing y Spirit con la cuota de su empleo en la economía no es la indagación sobre los hechos concretos necesaria para un análisis de la especificidad, a nuestro juicio, dada la importancia de la disparidad entre las cifras, sí constituye una presunción de desproporcionalidad. Los Estados Unidos no han refutado de manera convincente esta presunción. Aducen, a un nivel de generalidad relativamente elevado, que el grado de diversificación de la economía de Wichita es reducido. No obstante, no presentan ninguna estadística que indique que corresponde efectivamente a Boeing y Spirit aproximadamente el 69 por ciento de la actividad económica de Wichita y que un examen de los niveles de empleo de Boeing y Spirit induce a error a este respecto. Por lo tanto, aceptamos el argumento de las Comunidades Europeas de que se concedieron a Boeing y Spirit cantidades desproporcionadamente elevadas de las reducciones fiscales disponibles mediante los IRB.

[2137] Debido a la exclusión del denominador de la segunda razón de aquellas empresas que no tienen derecho a obtener la subvención.

[2138] *City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy*, CE - Prueba documental 190, en la que se trata el derecho a obtener IRB.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.770 Por estas razones, el Grupo Especial constata que se concedieron a Boeing y Spirit cantidades desproporcionadamente elevadas de la subvención, lo cual indica que las reducciones fiscales son específicas *de facto* para "determinadas empresas".

Facultades discrecionales

7.771 En el párrafo 1 c) del artículo 2 se dispone que el Grupo Especial puede considerar la "forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención" al determinar si una subvención es específica *de facto*. En la nota al párrafo 1 c) del artículo 2 se declara que al considerar la forma en que se hayan ejercido facultades discrecionales, "se tendrá en cuenta ... la información sobre la frecuencia con que se denieguen o aprueben solicitudes de subvención y los motivos en los que se funden esas decisiones".

7.772 Las Comunidades Europeas aducen que la ciudad de Wichita ha ejercido sus facultades discrecionales en favor de Boeing y Spirit al adoptar sus decisiones de conceder IRB. En particular, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing y Spirit han recibido IRB "especiales" porque no han sido auténticos mecanismos de financiación sino simplemente un medio de obtener reducciones fiscales. Además, sólo Boeing y Spirit han recibido reducciones del impuesto sobre la propiedad durante el período completo de 10 años, sin necesidad de un examen y una nueva autorización al cabo de 5 años. Por último las Comunidades Europeas observan que la ciudad de Wichita "ejerce unas ciertas facultades discrecionales en la concesión de los IRB, para comenzar, ya que el Consejo Municipal no aprueba todas las solicitudes de IRB", y señalan como ejemplo el rechazo de una solicitud presentada por el Fitness 2000 24hr Health Club.[2139]

7.773 Las declaraciones de las Comunidades Europeas en las que éstas alegan que la subvención es específica *de facto* debido a la manera en que la ciudad de Wichita ha ejercido sus facultades discrecionales no son convincentes. El párrafo 1 c) del artículo 2 hace referencia a la forma en que se han ejercido las facultades discrecionales *en la decisión de conceder una subvención*. En la nota al párrafo 1 c) del artículo 2 se dispone que, a este respecto, debe tenerse en cuenta la frecuencia con que se denieguen o aprueben solicitudes y los motivos en los que se funden esas decisiones. Esto indica que las facultades discrecionales pertinentes a las que se hace referencia en el párrafo 1 c) del artículo 2 son las relativas a la decisión sobre si debe aprobarse o rechazarse una solicitud de subvención. Por lo tanto, las declaraciones de las Comunidades Europeas sobre las *condiciones* en que se aprobaron los IRB emitidos para Boeing y Spirit no son estrictamente pertinentes a esta cuestión. En relación con la observación de las Comunidades Europeas de que la ciudad de Wichita rechazó en una ocasión una solicitud del Fitness 2000 24hr Health Club, un análisis de los motivos de esta decisión revela que se basó en la política para la concesión de incentivos económicos enunciada en la Política de Incentivos al Desarrollo Económico de la ciudad de Wichita.[2140] En particular, la solicitud se rechazó porque el mencionado Club no generaba directamente nueva riqueza en Wichita. La ciudad utiliza los IRB para alentar a empresas que podrían ubicarse en otro lugar a instalarse en Wichita. No obstante, independientemente de que se le concedieran o no IRB, el mencionado Club estaba obligado a ubicarse en Wichita para aprovechar el mercado de consumidores locales. Esta razón no demuestra que la ciudad utilizara sus facultades discrecionales de manera que hiciera que la subvención fuera específica de hecho para Boeing y Spirit. Un ejemplo de un rechazo de una solicitud no va muy lejos para demostrar la especificidad *de facto*.

7.774 Incluso si la "decisión de conceder una subvención" puede interpretarse de manera más amplia que simplemente como una decisión de aceptar o rechazar una solicitud de subvención y abarca también decisiones sobre las condiciones en que la subvención se concede, las dos otras

[2139] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 339, nota 542.
[2140] Véanse las actas del Consejo Municipal de Wichita, 9 de noviembre de 2004, CE - Prueba documental 191.

alegaciones de las Comunidades Europeas acerca de la forma en que la ciudad de Wichita ha ejercido sus facultades discrecionales no son convincentes como respaldo de una demostración de la especificidad *de facto*. Las Comunidades Europeas aducen que se conceden a Boeing y Spirit IRB "especiales" porque esos IRB tienen únicamente la finalidad de otorgar reducciones fiscales y no se utilizan también como mecanismos de financiación. No obstante, como ponen de relieve los Estados Unidos, la decisión de que una empresa comprará sus propios IRB es una decisión de la propia empresa y no queda a discreción de un órgano gubernamental. Incluso si fuera una decisión del Gobierno, los Estados Unidos presentan pruebas que indican que varias otras empresas son propietarias de sus propios IRB.[2141]

7.775 La declaración final de las Comunidades Europeas sobre la forma en que la ciudad de Wichita ejerce sus facultades discrecionales es que la ciudad concede reducciones fiscales a Boeing por un plazo de 10 años, sin que deba haber un examen y una nueva autorización al cabo de 5 años, como en el caso de otras empresas. No está totalmente claro cómo demuestra esto la especificidad *de facto*. Quizá las Comunidades Europeas sugieren que se concede a Boeing una subvención distinta de las que se conceden a otras empresas y, por lo tanto, como Boeing es el único receptor de esa subvención, esta es específica. Sin embargo, las Comunidades Europeas no hacen ninguna declaración para respaldar esta idea. El hecho de que las condiciones en las que se concede una subvención puedan variar según los receptores no convierte una subvención que, por lo demás, está ampliamente disponible en una subvención específica. En cualquier caso, los Estados Unidos afirman de manera convincente que, aunque algunas otras empresas pueden estar obligadas a someterse a un examen al cabo de cinco años para que se estime si deben autorizarse de nuevo las reducciones fiscales, en realidad esa nueva autorización no se ha denegado nunca a ninguna empresa. Por lo tanto, aunque hay una diferencia en las condiciones de algunos IRB, esa diferencia no tiene efectos prácticos. Las Comunidades Europeas no explican por qué la imposición de condiciones distintas para la concesión de subvenciones, cuando los efectos prácticos de éstas son los mismos, debe llevar a constatar la especificidad *de facto*.

7.776 Por lo tanto, el examen de la forma en que la autoridad otorgante ha ejercido sus facultades discrecionales no respalda una constatación de especificidad *de facto*.

Un número limitado de determinadas empresas

7.777 En su respuesta a la declaración de los Estados Unidos de que, además de Boeing, otra empresa ubicada en Wichita, a saber, la Cessna Aircraft Company, recibió emisiones de IRB por un valor aproximado de 1.000 millones de dólares, las Comunidades Europeas introducen el argumento de que la subvención fue utilizada por un número limitado de determinadas empresas. Las Comunidades Europeas sostienen que Boeing, Spirit y Cessna recibieron conjuntamente el 78 por ciento de los IRB emitidos por la ciudad de Wichita hasta el final de 2005 y que esto demuestra que hubo una utilización limitada por determinadas empresas. Aunque este dato estadístico es pertinente para el análisis de si la subvención fue utilizada fundamentalmente por determinadas empresas o fue concedida en cantidades desproporcionadas a determinadas empresas, no es pertinente para la estimación de si la subvención fue utilizada por un número limitado de empresas. Al considerar si un programa de subvenciones es utilizado por un número limitado de determinadas empresas, la atención se centra en el *número de empresas* que utilizan el programa y no en la proporción de la subvención concedida a esas empresas.

[2141] Actas de la reunión del Consejo Municipal, 14 de diciembre de 2004, Estados Unidos - Prueba documental 247.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.778 De hecho, un examen de la Prueba documental 26 presentada por las Comunidades Europeas indica que, de 1979 a 2005, recibieron IRB que concedían reducciones del impuesto sobre la propiedad por lo menos 50 empresas ubicadas en Wichita.[2142] Las Comunidades Europeas no hacen ninguna declaración sobre las razones de que, a la luz de la diversificación de la economía de Wichita y del período en el que se ha aplicado el programa IRB, esto constituya una utilización de la subvención por un "número limitado de determinadas empresas". Por lo tanto, el examen de si la subvención ha sido utilizada por un limitado de determinadas empresas no respalda la constatación de especificidad *de facto*.

7.779 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las reducciones fiscales se han concedido en cantidades desproporcionadamente elevadas a Boeing y Spirit. Por lo tanto, las subvenciones son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

vi) La cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.780 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas estiman que la cuantía del beneficio derivado de los IRB será, como mínimo, de 784 millones de dólares de 1989 a 2019.[2143] De esta cuantía, las Comunidades Europeas aducen que 643 millones fueron recibidos directamente por la división de LCA de Boeing y 141 millones se transfirieron de Spirit a esa división.[2144] Las Comunidades Europeas exponen detalladamente la manera en que obtuvieron esta estimación utilizando análisis de la rentabilidad realizados por la ciudad de Wichita.[2145] Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que acepte su estimación como la mejor información disponible y que, cuando proceda, infieran conclusiones desfavorables debido a la falta de cooperación de los Estados Unidos en el proceso de acopio de información.[2146]

7.781 En relación con las emisiones de IRB para Boeing, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing recibió exenciones "considerables" del impuesto sobre las ventas de los bienes muebles tangibles y los servicios que compró con el producto de los IRB. No obstante, las Comunidades Europeas no pueden calcular la cuantía del beneficio derivado de las exenciones del impuesto sobre las ventas porque, según el Departamento de Rentas de Kansas, los certificados de exención del impuesto sobre las ventas de Boeing son confidenciales.[2147] Las Comunidades Europeas aducen que el valor de las exenciones del impuesto sobre las ventas es "probablemente considerable" porque la mayor parte de los bienes adquiridos por Boeing con el producto de los IRB fueron bienes muebles.[2148] Por ejemplo, de los 96 millones de dólares que representaron los IRB emitidos en favor

[2142] *Sorted List of Wichita IRBs, 1979-2005*, CE - Prueba documental 26. Muchas más empresas han recibido IRB utilizados únicamente con fines de financiación que no incluyen reducciones fiscales.

[2143] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 320.

[2144] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 321 y 323.

[2145] Por ejemplo, la ciudad de Wichita encargó un análisis de la rentabilidad antes de firmar la carta de intención de 1999. El análisis llegó a la conclusión de que las emisiones de IRB por valor de 1.000 millones de dólares previstas de conformidad con la carta de intención de 1999 darían lugar a un total de reducciones del impuesto sobre la propiedad de 165 millones de dólares a lo largo de 10 años. Basándose en este análisis, las Comunidades Europeas calculan que la cuantía de los impuestos sobre la propiedad condonados de conformidad con una emisión de IRB para Boeing es el 16,5 por ciento del valor nominal de los IRB. Las Comunidades Europeas aplican esta estimación a los IRB emitidos para Boeing para llegar a su estimación de unas reducciones fiscales por valor de 643 millones de dólares EE.UU. recibidas directamente por Boeing.

[2146] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 321-325. Véase también CE - Prueba documental 23.

[2147] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 322.

[2148] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 322.

de Boeing en diciembre de 2002, Boeing gastó 92,6 millones en bienes muebles y, por consiguiente, recibió 5,8 millones de exenciones fiscales únicamente sobre esos bienes.[2149]

7.782 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas han sobrestimado la cuantía de las reducciones fiscales relacionadas con LCA derivadas de la emisión de IRB. En particular, sostienen que Boeing utilizó una parte del producto de sus IRB para comprar bienes no relacionados con LCA sino, más bien, con operaciones en el terreno militar. Las Comunidades Europeas rechazan este argumento y señalan que las ordenanzas de emisión de bonos promulgadas en relación con las emisiones de IRB para Boeing antes de 2005 se elaboraron expresamente "con el fin de proporcionar fondos para la adquisición, construcción, reconstrucción y mejora de determinadas instalaciones industriales y manufactureras de la División de Wichita de *Boeing Comercial Airplanes*".[2150] Por lo tanto, la utilización de los IRB para adquirir bienes no relacionados con el funcionamiento de la división de LCA de Boeing habría sido contraria a la autorización concedida por el Consejo Municipal de Wichita. Según las Comunidades Europeas, la lista de bienes del proyecto de IRB de Boeing confirma que los bienes adquiridos estaban relacionados con las operaciones de la división de LCA de Boeing. No se advierte que no tenga relación con LCA ninguno de los bienes enumerados, y los Estados Unidos no señalan ningún bien concreto para respaldar su argumento.[2151] Además, las Comunidades Europeas rechazan la afirmación estadounidense de que las referencias que figuran en el acuerdo de arrendamiento de IRB de 2004 a las "necesidades en materia de seguridad de los Estados Unidos" indican que los bienes que se estaban adquiriendo estaban destinados a usos militares más que civiles. La utilización del producto de los IRB con ese objeto habría infringido lo dispuesto en la autorización concedida por la ciudad de Wichita.[2152]

7.783 Aunque las ordenanzas de emisión de bonos relacionadas con los IRB emitidos después de 2005 no contienen la misma cláusula de autorización relativa a la finalidad de la utilización de los fondos, las Comunidades Europeas aducen que no existe una diferencia evidente entre los tipos de bienes comprados antes y después de 2005 ni ninguna prueba de que, después de este último año, Boeing dejara de utilizar el producto de sus IRB para comprar bienes empleados para la fabricación de LCA.[2153] Desde que vendió Boeing Wichita a Spirit, Boeing sigue siendo propietaria de herramental que suministra a las instalaciones de Spirit para ayudar a ésta a fabricar partes destinadas a la división de LCA de Boeing. Por lo tanto, las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que no hay ninguna razón para creer que algunos de los bienes adquiridos por Boeing antes o después de 2005 se hayan utilizado para operaciones que no guardan relación con LCA.[2154]

7.784 Los Estados Unidos sostienen también que los futuros ahorros fiscales son especulativos e inferiores a las estimaciones de las Comunidades Europeas debido al menor atractivo de los IRB como resultado de las modificaciones de la legislación fiscal de Kansas, que eximen del impuesto sobre la propiedad la maquinaria y el equipo comerciales e industriales recientemente adquiridos. Las Comunidades Europeas aducen que los futuros ahorros fiscales no son especulativos porque los IRB emitidos de 1997 a 2006 proporcionan reducciones fiscales garantizadas de 2007 a 2016 con respecto a los bienes ya comprados (y, por lo tanto, no afectados por la modificación de la legislación impositiva de Kansas). Por lo tanto, estos ahorros fiscales no son especulativos.[2155] Además, en

[2149] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 322.
[2150] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 225; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 370.
[2151] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 370.
[2152] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 371.
[2153] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 372, y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 226.
[2154] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 226.
[2155] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 228.

relación con las futuras emisiones de IRB, las Comunidades Europeas alegan que no hay ninguna razón para creer que resultarán menos atractivas como resultado de la modificación de la legislación relativa al impuesto sobre la propiedad de Kansas. En respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que la estimación que hacen las Comunidades Europeas de la cuantía de los IRB emitidos en 2007 no es exacta, las Comunidades Europeas sostienen que hay muchas razones posibles que pueden explicarlo, incluidas las dificultades experimentadas por Boeing con respecto a su producción del 787.[2156] Las Comunidades Europeas continúan diciendo que "una vez que la producción del 787 se intensifique, es probable que Boeing y Spirit tengan que utilizar toda la cantidad de IRB autorizada".[2157] Las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que los Estados Unidos no han refutado su presunción acerca de la estimación de la cuantía de las emisiones de IRB en el futuro.[2158]

7.785 Las Comunidades Europeas refutan también la afirmación de los Estados Unidos de que los ahorros fiscales que se obtendrán de las emisiones de IRB para Boeing en el futuro se han sobrestimado porque Boeing ya no desarrolla actividades relacionadas con LCA en Kansas. Las Comunidades Europeas aducen que "todo lleva a creer que Boeing aprovechará plenamente la cantidad de IRB a que tiene derecho de conformidad con la carta de intención de 1999 pese a la venta de sus instalaciones de Wichita para la fabricación LCA a Spirit".[2159] Según las Comunidades Europeas, desde la venta de Boeing Wichita, Boeing en realidad ha seguido utilizando IRB para comprar equipo relacionado con la fabricación de LCA.[2160]

7.786 En relación con su argumentación sobre la transferencia, las Comunidades Europeas recurren al mismo análisis jurídico que utilizaron con respecto a la reducción del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) del Estado de Washington. En particular, basándose en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las Comunidades Europeas aducen que tienen que demostrar que los beneficios de las reducciones fiscales recibidas por Spirit se transfirieron a la división de LCA de Boeing a fin de establecer que la subvención beneficia al producto que supuestamente causa un perjuicio grave de conformidad con los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC.[2161]

7.787 La argumentación de las Comunidades Europeas es que, en el momento en que Boeing Wichita se vendió a Spirit, ambas partes en la transacción preveían razonablemente que habría emisiones de IRB en el futuro para la entidad que se vendía y, por consiguiente, reducciones fiscales para Spirit. Esta corriente de beneficio prevista para el futuro se habría tenido en cuenta al determinar el valor de Boeing Wichita.[2162] Las Comunidades Europeas aducen que Boeing aprovechó el valor total de las subvenciones que Spirit recibiría en el futuro mediante la negociación, como contraprestación de la venta, de contratos de compra a largo plazo con Spirit a precios rebajados.[2163] Aunque en las declaraciones de las Comunidades Europeas no es totalmente evidente si éstas aducen que la transferencia también se reflejó en el precio que Spirit pagó por Boeing Wichita, la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 44 aclara que sólo está en litigio la transferencia mediante los contratos de compra a largo plazo. Aunque, en respuesta a esta pregunta, las Comunidades Europeas sostienen que es posible que la transferencia tuviera lugar mediante el pago de una suma global en el momento de la venta, como no hay documentos que lo demuestren, las Comunidades

[2156] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 229; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 374.
[2157] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 374.
[2158] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 374.
[2159] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 230.
[2160] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 230.
[2161] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137.
[2162] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 236.
[2163] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 296.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Europeas piden al Grupo Especial que dé por supuesto que la transferencia se produjo mediante los contratos de compra a largo plazo.[2164]

7.788 Las Comunidades Europeas se refieren a una relación "estrecha" y "especial" entre Boeing y Spirit.[2165] En respuesta a preguntas formuladas a este respecto por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas responden que la venta de Boeing Wichita fue una transacción en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado entre dos empresas independientes. No obstante, los acuerdos de suministro a largo plazo resultantes de esa operación no se aplican en condiciones de plena competencia. Los precios cobrados según esos contratos son inferiores a lo que habrían sido en otro caso.[2166]

7.789 Para apoyar su argumento sobre la transferencia, las Comunidades Europeas se basan en un informe preparado por el Profesor Wachtel, que llegó a la conclusión de que "la literatura económica sobre la fijación del precio de los activos no deja la menor duda de que los términos y condiciones de la venta de un activo de capital inmobiliario, como las instalaciones de Boeing en Wichita relacionadas con los aviones comerciales, reflejarían la corriente de beneficio que el nuevo propietario recibiría, según las previsiones, como resultado de las subvenciones futuras previstas" y que "todo lleva a creer que Boeing obtuvo el valor descontado de las subvenciones previstas de conformidad con los términos y condiciones de su contrato de venta con Spirit".[2167]

7.790 Contrariamente a lo que declaran los Estados Unidos, las Comunidades Europeas sostienen que las condiciones del contrato de venta se finalizaron *después* de que el Estado de Kansas hiciera pública la carta de intención sobre la emisión de IRB para Spirit.[2168] Las Comunidades Europeas reconocen que el Acuerdo de Compra de Activo para la venta de Boeing Wichita se firmó el 22 de febrero de 2005 y que la carta de intención sobre la emisión de IRB para Spirit se hizo pública el 25 de mayo de ese año. No obstante, según las Comunidades Europeas, las condiciones del trato no fueron definitivas hasta que se cerró la transacción el 16 de junio de 2005. Las Comunidades Europeas aducen que, en cualquier caso, la sucesión exacta de los acontecimientos no es tan importante como las *expectativas* de las partes en el momento en que negociaron y finalizaron el trato. Las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que Boeing y Spirit habrían esperado que se emitieran IRB para Spirit a raíz de la venta.[2169] Señalan que las solicitudes de IRB de Boeing habían sido aprobadas todos los años, sin falta, desde 1979. Como sucesora de Boeing, Spirit tenía todas las razones para esperar que su solicitud de IRB también se aprobara. Además, en el momento de la venta, las partes abrigaban "expectativas sólidas" sobre las necesidades de bienes de Spirit en el futuro y, por consiguiente, sobre sus necesidades futuras de IRB.[2170] Los términos y condiciones de la venta habrían reflejado estas expectativas.

7.791 En respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que, varios años después de la venta, el valor de las instalaciones de Boeing Wichita era superior al precio pagado por Spirit en el momento en que ésta tuvo lugar, las Comunidades Europeas aducen que no existe ninguna prueba de que esta diferencia tenga algo que ver con las subvenciones previstas. Dado que las subvenciones previstas

[2164] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 44, párrafo 136.
[2165] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 290-292.
[2166] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 45, párrafo 137.
[2167] Doctor Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 16, páginas 4 y 5.
[2168] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 237.
[2169] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 238.
[2170] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 239 y 240.

eran del dominio público en el momento de la venta, no podían ser el origen de la asimetría de la información.[2171]

7.792 En respuesta a la observación de los Estados Unidos de que Spirit también vende actualmente suministros a Airbus, las Comunidades Europeas sostienen que esto no es pertinente.[2172] Si el hecho de que, en el momento de la venta, Spirit indicó que también sería proveedora de Airbus significa algo es que ambas partes en la transacción preveían que Spirit recibiría mayores beneficios derivados de la emisión de IRB en relación con los bienes que necesitaría para atender los pedidos de Airbus. Estas reducciones fiscales adicionales previstas en relación con los IRB se habrían transferido a Boeing en los términos y condiciones de la venta.[2173]

7.793 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas se basan en una teoría económica muy similar al razonamiento contenido en el informe sobre uno de los "asuntos de privatización", a saber, el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, para aducir que es Boeing la que obtiene los beneficios asociados a las subvenciones de Kansas.[2174] En respuesta a preguntas formuladas por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas confirman que el razonamiento en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* es aplicable a la cuestión de la transferencia de las subvenciones de Kansas.[2175] El fundamento de las decisiones adoptadas en los asuntos de privatización parece ser que, si una entidad que se ha beneficiado de una subvención es comprada en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado, el beneficio derivado de la contribución financiera se reflejará en las condiciones de venta, por ejemplo, en un precio de venta más elevado. En otros términos, no se puede considerar que, al pagar el precio justo de mercado por la entidad subvencionada, el comprador quedará en mejor situación que si no existiera la contribución financiera o, por lo menos, no se puede dar por supuesto que la subvención se transfiere al comprador. El vendedor de la entidad recibe el beneficio derivado de la subvención mediante las condiciones de venta. Las Comunidades Europeas aducen que el razonamiento es aplicable a la venta de Boeing Wichita.[2176] Contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, las Comunidades Europeas sostienen que es incluso más cierto que el beneficio de la subvención seguirá correspondiendo al vendedor en el caso de una transacción entre dos partes privadas que cuando se trata de la venta de un activo público.[2177] Para apoyar este argumento, las Comunidades Europeas señalan la declaración hecha por el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, según la cual:

> "La regla absoluta del Grupo Especial según la cual no existe 'ningún beneficio' *puede ser justificable en el contexto de las transacciones entre dos partes privadas* en mercados relativamente competitivos, pero no tiene en cuenta la posibilidad de que

[2171] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 189.
[2172] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 245.
[2173] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 245.
[2174] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*.
[2175] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367.
[2176] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367.
[2177] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafos 184-186.

> los gobiernos obtengan de los mercados determinados resultados ajustando las circunstancias y condiciones en las que funcionan los mercados."[2178]

7.794 Según las Comunidades Europeas, esto indica que, aunque puede no ser apropiado formular una constatación automática de que una subvención se extingue en el caso de una transacción en un contexto de privatización cuando el mercado está distorsionado debido a la intervención del gobierno, no es así cuando se trata de una transacción entre dos entidades privadas.[2179] Además, las Comunidades Europeas señalan que, en su aplicación de su propio régimen interno de derechos compensatorios, los Estados Unidos permiten a una parte, tanto en las *ventas privadas* como en las privatizaciones del gobierno, demostrar que las subvenciones concedidas a una empresa se extinguen cuando ésta se vende "en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado". En un documento de los Estados Unidos en el que se describe la metodología que este país utiliza a este respecto se dispone que, para determinar si una transacción ha tenido lugar por el valor justo de mercado, el USDOC examinará habitualmente si el vendedor actuó de manera compatible con las prácticas normales en materia de ventas de los vendedores comerciales privados. En el documento se dice que "cuando una venta tiene lugar en condiciones de plena competencia entre partes totalmente privadas, habitualmente esperaremos que el vendedor privado actúe de manera compatible con las prácticas normales en materia de ventas de los vendedores comerciales privados de ese país. No obstante, en el caso de una transacción entre un gobierno y una parte privada, ... no podemos partir de la misma hipótesis".[2180]

7.795 Aunque el razonamiento contenido en el informe acerca del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* se refiere a subvenciones concedidas en el pasado y no al valor previsto de subvenciones que se concederán en el futuro, las Comunidades Europeas aducen que ello no es pertinente porque ambos tipos de subvenciones tienen un valor actual en el momento en que se vende el activo en cuestión.[2181]

7.796 Según afirman, las Comunidades Europeas han establecido una presunción de que el beneficio de las futuras emisiones de IRB para Spirit se transfirió a la división de LCA de Boeing.[2182] Las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos se han negado a proporcionarles copias no expurgadas de todos los acuerdos de suministro a largo plazo pertinentes para apoyar su análisis de la transferencia y no les han facilitado información alguna sobre la manera en que se obtuvieron los precios de los suministros en los acuerdos de suministro a largo plazo.[2183] No obstante, las Comunidades Europeas aducen que esa información no es estrictamente necesaria para demostrar la transferencia y que, en cualquier caso, han establecido una presunción que los Estados Unidos no han refutado.[2184] A su juicio, la mejor información públicamente disponible sobre los contratos de compra indica que la transferencia se produjo en virtud de las condiciones de los acuerdos.[2185]

[2178] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 186 (las cursivas son de las Comunidades Europeas).
[2179] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 186.
[2180] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 187.
[2181] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 188.
[2182] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 246.
[2183] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47, párrafos 157 y 158.
[2184] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 252, párrafo 365.
[2185] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 242; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47, párrafos 160-163.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Argumentos de los Estados Unidos

7.797 El principal argumento de los Estados Unidos es que las ventajas fiscales que se conceden a raíz de la emisión de IRB no constituyen subvenciones recurribles. Si el Grupo Especial constatara lo contrario, la posición de los Estados Unidos es que la estimación por las Comunidades Europeas de las reducciones fiscales para la división de LCA de Boeing es significativamente exagerada.[2186]

7.798 Los Estados Unidos aducen que algunos de los IRB se han emitido con respecto a bienes que no guardan relación con grandes aeronaves civiles. Boeing posee en Wichita importantes instalaciones relacionadas con sus actividades en el terreno militar. Los Estados Unidos sostienen que los acuerdos de arrendamiento entre Boeing y Wichita demuestran que una parte del producto de los IRB se utilizó para la adquisición de bienes relacionados con actividades relativas a aeronaves militares. Por ejemplo, el acuerdo de arrendamiento de 2004 dispone que el emisor puede inspeccionar los bienes, los libros y los registros del arrendatario que se refieran a los IRB, "a reserva de las necesidades en materia de seguridad del Gobierno de los Estados Unidos" y que "ninguna persona ... revelará ... información relacionada con la seguridad nacional, secretos comerciales o información confidencial o de otro tipo ... que, si se divulgara, podría implicar una infracción de la ley por el arrendatario". Los Estados Unidos sostienen que esto indica que se trata de bienes y datos relacionados con cuestiones militares porque Boeing no podría cometer "una infracción de la ley" por divulgar sus propios datos técnicos.[2187]

7.799 Los Estados Unidos sostienen que las estimaciones que hacen las Comunidades Europeas de los beneficios futuros son "especulativas". En relación con la mayor parte de los IRB para Spirit y algunos de los IRB para Boeing, las estimaciones de las Comunidades Europeas se basan en IRB que aún no han sido emitidos. Que Spirit solicite realmente la emisión de IRB sobre la base de la carta de intención dependerá de su tasa de expansión y de su necesidad de nuevos bienes.[2188] Además, el atractivo que presentan los IRB ha disminuido a la luz de la modificación de la legislación fiscal de Kansas, que exime de impuestos determinados bienes en cualquier caso.[2189] En relación con esta modificación, la estimación de los beneficios derivados de las emisiones futuras de IRB tiene que ajustarse para tener en cuenta el hecho de que ya no hay una ventaja fiscal relacionada con la maquinaria y el equipo comerciales e industriales.[2190]

7.800 La estimación de las Comunidades Europeas parte también del supuesto de que en 2007 y 2008 Boeing utilizó completamente su carta de intención y financió en Kansas bienes por valor de más de 600 millones de dólares mediante nuevas emisiones de IRB. Según los Estados Unidos, esto no es creíble porque Boeing ya no desarrolla en Kansas operaciones relacionadas con LCA.[2191] Además, lo cierto es que, aunque las Comunidades Europeas estimaron que Boeing solicitaría y recibiría IRB por valor de 301,5 millones de dólares en 2007, en realidad sólo solicitó y recibió 12 millones de dólares en IRB en ese año y ello en relación con su instalación de producción de aeronaves militares. Las Comunidades Europeas estimaron que Spirit solicitaría y recibiría en 2007 IRB por valor de 222,7 millones de dólares pero, en realidad, Spirit no solicitó ni recibió ningún IRB.[2192] Según los Estados Unidos, las enormes discrepancias entre las estimaciones de las

[2186] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 637.
[2187] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 638; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 430 y nota 562.
[2188] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 640.
[2189] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 641.
[2190] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 642.
[2191] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 643.
[2192] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 431.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Comunidades Europeas y lo que realmente ocurrió en 2007 demuestran que el resto de esas estimaciones "no son en absoluto fiables".[2193]

7.801 Los Estados Unidos aducen también que las Comunidades Europeas no han demostrado la transferencia a la división de LCA de Boeing de los beneficios de las ventajas fiscales recibidas por Spirit y que, por lo tanto, la estimación del beneficio que correspondió a esa división como resultado de las reducciones fiscales debería ajustarse para reflejar ese hecho.[2194]

7.802 Los Estados Unidos repiten su argumento de que los ingresos que se condonarán en el futuro "no se ajustan a la definición de una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1" y, por lo tanto, no deben incluirse en ningún cálculo de la cuantía de la supuesta subvención.[2195]

7.803 En relación con la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la transferencia, los Estados Unidos se basan, en cuanto a la necesidad de demostrar la transferencia, en el mismo fundamento jurídico en que se basaron en relación con las reducciones de los tipos del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) del Estado de Washington. En particular, los Estados Unidos citan el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* para demostrar que, cuando un proveedor de un insumo en las fases iniciales del proceso de producción recibe una subvención y vende el insumo, en una transacción en condiciones de plena competencia, a una entidad no vinculada con él que produce el producto supuestamente subvencionado, la existencia de la transferencia no debe presumirse sino que debe demostrarse. Esto es necesario para probar que los elementos de la definición de subvención están presentes en relación con el producto elaborado.[2196]

7.804 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han demostrado que los contratos de compra a largo plazo no se firmaran en condiciones de plena competencia. Por lo tanto, están obligadas a probar que existe transferencia y no lo han hecho.[2197]

7.805 Los Estados Unidos sostienen que basarse en un análisis económico teórico que simplemente da por supuesta la transferencia no basta para demostrar que el beneficio de la supuesta subvención se transfiere.[2198] Según los Estados Unidos, la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la transferencia se basa únicamente en el informe pericial preparado por el Profesor Wachtel, que parte de un conjunto concreto de hipótesis sobre la economía y el mercado no relacionado con los hechos del presente asunto.

7.806 Además, el razonamiento económico en que se basan las Comunidades Europeas está viciado, y el Profesor Wachtel sólo llega a la conclusión provisional de que habría habido realmente transferencia.[2199] Según el Profesor Wachtel, las partes habrían incluido las reducciones fiscales futuras derivadas de los IRB en su cálculo del valor actual neto de Boeing Wichita. Los Estados Unidos sostienen que, incluso si esto fuera cierto, hay una diferencia entre la valoración de un activo y el precio pagado por él. Si el precio reflejara totalmente el valor del activo, no habría ningún incentivo para invertir en éste. Tiene que haber una diferencia entre el valor percibido y el precio para

[2193] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 431.
[2194] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 433.
[2195] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 432; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 639.
[2196] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 625.
[2197] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 45, párrafo 152.
[2198] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 44, párrafo 144.
[2199] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 589 y 635.

que la inversión tenga lugar.[2200] Los Estados Unidos aducen también que, incluso si la valoración fuera pertinente en relación con la cuestión de la transferencia, el enfoque de esa valoración por las Comunidades Europeas es demasiado simplista. Los Estados Unidos sostienen que la valoración depende de la información de que disponen aquellos que la realizan y que los participantes en el mercado hacen elecciones individuales sobre la manera de valorar determinada información y sobre los factores de riesgo que deben tener en cuenta en el descuento actual de valores futuros. Influyen en una valoración los supuestos sobre el futuro de la economía y la empresa. Por lo tanto, las Comunidades Europeas no pueden saber cómo valoraron Spirit y Boeing las instalaciones de Wichita ni si habrían tenido en cuenta los IRB al hacer la valoración.[2201] Los Estados Unidos hacen referencia al informe financiero de Boeing para 2005, en el que se indica que Boeing registró una pérdida neta en la venta de las instalaciones de Boeing Wichita.[2202] Aducen que esto confirma que Spirit compró el activo a un precio inferior al valor que se le podría haber atribuido. Además, el precio de venta de las instalaciones en junio de 2005 fue de 1.100 millones de dólares mientras que su valoración el 31 de diciembre de 2007 fue de 3.300 millones. Los Estados Unidos sostienen que esto indica que en el precio que Spirit pagó por las instalaciones de Boeing Wichita no se incluyó todo el valor futuro.[2203]

7.807 Según los Estados Unidos, el análisis económico de las Comunidades Europeas se basa en una "hipótesis fáctica errónea".[2204] En el momento en que se convino el precio de venta, es decir, cuando se firmó el Acuerdo de Compra de Activo en febrero de 2005, Spirit no había solicitado siquiera la emisión de IRB y menos aún había recibido la autorización o aprobación de dicha emisión. La ciudad de Wichita hizo pública la carta de intención en mayo de 2005, cuando ya se había acordado el precio del activo. Además, la carta de intención no era un compromiso de emitir los bonos, y, por lo tanto, en el momento en que tuvo lugar la venta, no había ninguna seguridad de que se emitirían IRB para Spirit. Por consiguiente, no existe ninguna base para llegar a la conclusión de que los beneficios derivados de IRB futuros se tuvieron en cuenta al determinar el precio de venta.[2205]

7.808 Los Estados Unidos aducen que la teoría de la transferencia de las Comunidades Europeas también está viciada porque, en el momento en que tuvo lugar la venta de Boeing Wichita a Spirit, no se conocía con certeza la cuantía de cualquier beneficio resultante para Spirit de futuras emisiones de IRB. Estos IRB sólo se emiten hasta el valor del bien pertinente que se compra, y no podía saberse por anticipado cuáles serían las futuras necesidades de bienes de Spirit. Por lo tanto, incluso si en el momento en que se negoció la transacción había algunas expectativas de que Spirit recibiría IRB en el futuro, no existe ninguna base para determinar cómo podría haberse reflejado esto en el precio de venta.[2206] Además, el Profesor Wachtel hace caso omiso de las pruebas sobre los elementos que *sí* desempeñaron una función en la valoración de las instalaciones de Boeing Wichita. Los Estados Unidos aducen que información a disposición del público indica que las posibilidades de renegociación de los convenios con los sindicatos y el crecimiento que Spirit creía que podía lograrse mediante la diversificación de la clientela y un aumento de la subcontratación representaban elementos fundamentales que impulsaron la transacción. Hay "pruebas claras" de que esos factores se tuvieron en cuenta durante el proceso de valoración pero no hay pruebas que sugieran que esto ocurrió en el caso de los valores de los supuestos IRB futuros.[2207]

[2200] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 636; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 255, párrafo 441.
[2201] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 255, nota 576.
[2202] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 214.
[2203] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 214, nota 262.
[2204] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 629.
[2205] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 628-631.
[2206] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 630 y 631.
[2207] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 216.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.809 Los Estados Unidos señalan que, en el momento en que tuvo lugar la transacción, Spirit indicó su intención de actuar como proveedor de Airbus en el futuro y que ahora lo hace.[2208] De hecho, Spirit proporciona ahora más suministros a Airbus que a Boeing y hay una "relación muy estrecha" entre ambas empresas.[2209] Las Comunidades Europeas no ponen de relieve en los contratos de compra a largo plazo nada que sugiera que todas las reducciones fiscales relacionadas con los IRB se transfieren a Boeing y no a otro cliente.[2210]

7.810 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos aducen que el razonamiento económico utilizado por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* no se aplica a la transacción entre Boeing y Spirit porque los hechos de ese asunto son distintos. El Grupo Especial y el Órgano de Apelación declararon en ese caso que la decisión quedaba limitada al conjunto muy preciso de hechos de que se trataba, que eran una "privatización ... en la que el gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad y no conserva ningún control sobre la empresa" y un "beneficio ... derivado de una contribución financiera no recurrente concedida a la empresa estatal *antes* de la privatización".[2211] Los Estados Unidos aducen que no hay ninguna base para aplicar el razonamiento que se utilizó en relación con ese conjunto concreto de hechos a la venta de Boeing Wichita.[2212]

7.811 Los Estados Unidos sostienen que, incluso si el Grupo Especial tuviera en cuenta el razonamiento en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, éste seguiría llevando a la conclusión de que no hubo transferencia de subvenciones futuras. Esto se debe a que el razonamiento del Grupo Especial encargado de ese asunto se basó en la premisa de que el supuesto beneficio derivado de una subvención *pasada* se reflejaba plenamente en el balance de la empresa privatizada.[2213] Los Estados Unidos aducen que no está en absoluto claro que fuera esto lo que ocurrió en el caso de los supuestos beneficios futuros derivados de los IRB. No es seguro que los beneficios *futuros* potenciales se reflejen en el balance de un activo.[2214] Los Estados Unidos señalan que, incluso si los beneficios futuros se reflejaran en el balance de Boeing Wichita, el precio pagado por un activo no es necesariamente igual al valor de éste. Por último, incluso si el Grupo Especial extendiera el supuesto utilizado en los casos de privatización a los hechos del presente asunto, los Estados Unidos señalan que la presunción de que partió el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* era refutable y que los Estados Unidos han refutado las alegaciones de transferencia de las Comunidades Europeas.[2215]

7.812 En respuesta a la afirmación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no han facilitado los contratos de compra a largo plazo, ese país señala que ha proporcionado los documentos, expurgados de manera que quedara protegida información comercial muy sensible, y que los contratos también pueden obtenerse fácilmente en el sitio Web de la Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos. La repetida solicitud de las Comunidades Europeas de que se faciliten versiones no expurgadas de los documentos e información sobre las negociaciones se formula únicamente con la esperanza de obtener algún dato que pueda resultarles útil.[2216]

[2208] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 632.
[2209] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 593.
[2210] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 632.
[2211] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafos 218 y 219.
[2212] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 219.
[2213] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 220.
[2214] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 221.
[2215] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 367, párrafo 223.
[2216] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 252, párrafos 425-427.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.813 En relación con si las estimaciones por las Comunidades Europeas de los beneficios "futuros" son "especulativas" y poco fiables, nos remitimos a nuestro análisis de las medidas fiscales recogidas en el HB 2294 del Estado de Washington, que figura en los párrafos 7.155-7.158 del presente informe. Como se indica en esos párrafos, a los efectos de su análisis del perjuicio grave actual, las Comunidades Europeas no utilizan las cuantías posteriores a 2006, excepto en el caso de las subvenciones que reducen los costos unitarios marginales de Boeing, lo cual no comprende las reducciones fiscales asociadas con los IRB. Además, el análisis de la alegación de perjuicio grave actual realizado por el propio Grupo Especial no se basa en las cantidades de subvenciones posteriores a 2006.[2217] Por último, como se indica en los párrafos 7.1851-7.1853 del presente informe, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal en relación con la sección de la argumentación sobre el perjuicio grave de las Comunidades Europeas relativa a la amenaza. Por estas razones, es necesario que el Grupo Especial calcule la cuantía de las subvenciones únicamente hasta el final de 2006. Por consiguiente, no necesitamos adoptar una resolución sobre la fiabilidad de las estimaciones de las Comunidades Europeas posteriores a 2006.

7.814 Con respecto a la cuantía de la subvención recibida directamente por la división de LCA de Boeing, a juicio del Grupo Especial, la utilización por las Comunidades Europeas de los análisis de la rentabilidad hechos por la ciudad de Wichita para estimar la cuantía de la subvención se basa en la mejor información disponible. Además, señalamos que los Estados Unidos no han formulado ninguna objeción a la utilización por las Comunidades Europeas de esos análisis de la rentabilidad para llegar a sus estimaciones.

7.815 No obstante, los Estados Unidos sostienen que las estimaciones abarcan no sólo las subvenciones destinadas a la división de LCA de Boeing sino también las destinadas a la división de productos militares de esa empresa. Para refutar este argumento, las Comunidades Europeas se remiten a las ordenanzas en virtud de las cuales se hicieron las emisiones de IRB. Todas las ordenanzas promulgadas antes de 2005 contienen la declaración expresa de que los IRB se emitían "con el fin de proporcionar fondos para la adquisición, construcción, reconstrucción y mejora de determinadas instalaciones industriales y manufactureras de la División de Wichita de *Boeing Commercial Airplanes*".[2218] A nuestro juicio, hay pruebas sólidas que indican que las ventajas fiscales derivadas de los IRB emitidos antes de 2005 debían beneficiar a la división de LCA de Boeing y no habrían podido utilizarse para comprar bienes destinados a la fabricación de productos militares. Las pruebas en que se basan los Estados Unidos para afirmar lo contrario no son convincentes. Los Estados Unidos hacen referencia a las listas de bienes del proyecto comprados con el producto de los IRB y afirman que, como en las listas se indica que los bienes del proyecto se compraron "con miras a la fabricación, modificación, mantenimiento y almacenamiento de aeronaves y sus componentes", esto podía incluir operaciones en los terrenos civil y militar.[2219] Sin embargo, los Estados Unidos no identifican ningún bien incluido en las listas que esté necesariamente relacionado con las actividades de Boeing en el terreno militar. Los Estados Unidos sostienen también que los acuerdos de arrendamiento entre Boeing y la ciudad de Wichita indican que algunos bienes del proyecto se utilizaron en las actividades de Boeing en ese terreno. A este respecto, los Estados Unidos citan las disposiciones de los acuerdos de arrendamiento por las que se autoriza al emisor de

[2217] Véanse los párrafos 7.1812 y 7.1813 del presente informe.

[2218] Ordenanzas del Consejo Municipal de Wichita N^{os} 47-280 (2006), 46-817 (2005), 46-401 (2004), 45-914 (2003), 45-495 (2002), 45-133 (2001), 44-811 (2000), 44-428 (1999), 44-102 (1998), 43-642 (1997), 43-325 (1996), 42-949 (1995), 42-553 (1994), 42-228 (1993), 41-916 (1992) y 41-592 (1991), CE - Prueba documental 179.

[2219] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 430, donde se cita la Prueba documental A que acompaña a los Acuerdos de arrendamiento de IRB de Boeing de 1994 a 2005, CE - Prueba documental 187.

los IRB a inspeccionar los bienes adquiridos con esos IRB, así como a examinar los libros y registros del arrendatario "a reserva de las necesidades en materia de seguridad del Gobierno de los Estados Unidos" y se dispone que "ninguna persona tendrá derecho a ... revelar a otra persona información relacionada con la seguridad nacional, secretos comerciales o información confidencial o de otro tipo que no se haya hecho pública de otra manera y que, si se divulgara, podría implicar una infracción de la ley por el arrendatario o situarlo en condiciones de desventaja competitiva".[2220] Según los Estados Unidos, estas disposiciones "hacen claramente referencia" a las prescripciones del Reglamento sobre el tráfico internacional de armas (ITAR) de los Estados Unidos, que son aplicables a los productos relacionados con la defensa.[2221] No obstante, a la luz de la autorización restrictiva contenida en las ordenanzas de emisión de IRB promulgadas antes de 2005, que exige que los fondos procedentes de esos IRB se utilicen para las operaciones de Boeing relacionadas con LCA, y dado que las disposiciones citadas por los Estados Unidos no mencionan expresamente el ITAR u operaciones en el terreno militar, no estamos convencidos de que las ventajas fiscales derivadas de los IRB emitidos antes de 2005 beneficiaran a la división de productos militares de Boeing en lugar de a su división de LCA.

7.816 Señalamos que las ordenanzas relativas a los IRB emitidos desde 2005 y más adelante no limitan expresamente la utilización de los fondos procedentes de los IRB a las operaciones comerciales de Boeing.[2222] El Grupo Especial recuerda que sólo es necesario cuantificar las ventajas fiscales recibidas por la división de LCA de Boeing hasta el final de 2006. Los únicos IRB emitidos desde 2005 y posteriormente que dieron lugar a ventajas fiscales antes del final de 2006 son los emitidos en 2005. La cuantía de esas ventajas fiscales fue de medio millón de dólares.[2223] La única prueba adicional en que se basan los Estados Unidos en relación con el período posterior a 2004 es una referencia a una página Web que contiene las actas del Consejo Municipal de Wichita de noviembre de 2007 (no proporcionadas como Prueba documental por los Estados Unidos), incluidas las actas de una audiencia pública relativa a la emisión de IRB para Boeing de 2007.[2224] Aunque las actas contienen una declaración de que Boeing necesita adquirir tecnologías avanzadas para competir en la obtención de trabajos de ingeniería militar, como las actas se refieren a una emisión de IRB en 2007, no constatamos que sean probatorias de la utilización que se dio a los fondos procedentes de la emisión de 2005. En estas circunstancias, después de examinar la totalidad de las pruebas, nos inclinamos a aceptar la afirmación de las Comunidades Europeas de que, después de 2005, Boeing siguió comprando el mismo tipo de bienes y siguió asignando esos bienes a las instalaciones de Wichita relacionadas con LCA.[2225] El Grupo Especial señala que no hay pruebas que sugieran que el uso que se dio a los fondos procedentes de los IRB en 2005 se modificó con respecto al que se les dio antes de ese año. Como consecuencia, estamos dispuestos a incluir en la estimación de la cuantía de la subvención el medio millón de dólares en litigio.

[2220] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 430, nota 562, donde se cita el Acuerdo de arrendamiento entre la Ciudad de Wichita, Kansas, y la empresa Boeing, de fecha 1º de diciembre de 2004, CE - Prueba documental 180, sección 7.02.

[2221] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 430, nota 562.

[2222] Ordenanzas del Consejo Municipal de Wichita N^{os}. 47-280 (2006), 46-817 (2005), 46-401 (2004), 45-914 (2003), 45-495 (2002), 45-133 (2001), 44-811 (2000), 44-428 (1999), 44-102 (1998), 43-642 (1997), 43-325 (1996), 42-949 (1995), 42-553 (1994), 42-228 (1993), 41-916 (1992) y 41-592 (1991), CE - Prueba documental 179.

[2223] En las estimaciones de los beneficios fiscales procedentes de los IRB de Wichita, CE - Prueba documental 23, se desglosan los beneficios fiscales anuales derivados de los IRB emitidos cada año de 1979 a 2019.

[2224] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 431, nota 564.

[2225] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 372.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.817 Por último, recordamos el argumento de las Comunidades Europeas de que, además de las ventajas en cuanto al impuesto sobre la propiedad, la división de LCA de Boeing recibió "exenciones considerables del impuesto sobre las ventas" derivadas del plan IRB. No obstante, las Comunidades Europeas aducen que no pueden estimar el valor de esas exenciones porque, según el Departamento de Rentas de Kansas, los certificados de exención del impuesto sobre las ventas de Boeing son confidenciales.[2226] Aunque las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial infiera conclusiones desfavorables de la falta de cooperación de los Estados Unidos en el proceso de acopio de información[2227], no consideramos necesario que se atribuya un valor preciso a las exenciones del impuesto sobre las ventas recibidas por Boeing. No se ha presentado al Grupo Especial información que le permita hacer una estimación exacta, y, en cualquier caso, esa estimación no afectaría a nuestras conclusiones en relación con la alegación de perjuicio grave de las Comunidades Europeas.

7.818 Recordamos que, por las razones expresadas en el párrafo 7.214, tratamos la cuestión de la "transferencia" en las secciones en que se calculan las cuantías de las subvenciones pertinentes. En relación con la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la transferencia con respecto a las ventajas fiscales derivadas de los IRB, dado que las Comunidades Europeas se basan en el mismo análisis económico para demostrar la transferencia del beneficio resultante de los bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas (bonos KDFA), incluimos nuestras constataciones sobre esta cuestión en la sección en que se calcula la cuantía de esos bonos KDFA.[2228] En esa sección, no aceptamos los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la transferencia y, por lo tanto, el beneficio resultante para la división de LCA de Boeing de las ventajas fiscales procedentes de los IRB es la cuantía directamente recibida por esa división durante el período 1989-2006, es decir, 475,8 millones de dólares.[2229]

vii) Conclusión

7.819 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las ventajas fiscales derivadas de la emisión de IRB, introducidas por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado, constituyen una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial estima que la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing asciende a 475,8 millones de dólares.**

b) Transferencia directa de fondos resultante de los bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas

i) Introducción

7.820 Las Comunidades Europeas aducen que determinados pagos hechos por el Estado de Kansas a raíz de la emisión de los bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas ("bonos KDFA") constituyen una transferencia directa de fondos de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC o la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían con arreglo al párrafo 1 a) 1) ii) de ese artículo. Aunque la contribución financiera es

[2226] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 322.
[2227] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 325.
[2228] Véase el análisis que comienza en el párrafo 7.857.
[2229] Cuantía de las subvenciones recibidas por la división de LCA de Boeing; en la Prueba documental 17 presentada por las Comunidades Europeas se proporciona la estimación del valor de las ventajas fiscales resultantes de los IRB para Boeing durante el período 1989-2006 (columna "past amount", página 3). De esta cuantía (476,9 millones de dólares), deducimos la cuantía recibida por Spirit durante ese período, según las estimaciones, debido a nuestra conclusión de que el beneficio recibido por Spirit no se "transfiere" a Boeing. La cuantía recibida por Spirit durante el período 1989-2006 puede hallarse en *Estimates of Tax Benefits from Wichita IRBs*, CE - Prueba documental 23, en la línea titulada "Tax Benefit from Spirit IRBs" (1,1 millones de dólares).

recibida por Spirit, las Comunidades Europeas aducen que el beneficio se ha transferido a Boeing. Las Comunidades Europeas estiman que el beneficio para Boeing ascenderá a 122 millones de dólares durante el período 2005-2024.

7.821 Aunque los Estados Unidos aceptan la existencia de una contribución financiera en relación con los pagos, aducen que esos pagos se hacen a Spirit y que el beneficio no se transfiere a Boeing.

ii) La medida en litigio

7.822 En 2003, la legislatura del Estado de Kansas adoptó la Ley de Revitalización Económica y Reinversión ("ERRA"), recogida en la Legislación Anotada de Kansas como KSA § 74-50,136. Esta Ley autoriza a la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas ("la Autoridad") a emitir bonos por valor de hasta 500 millones de dólares ("bonos KDFA") en favor de una "empresa que reúna las condiciones requeridas" para un "proyecto que reúna las condiciones requeridas".

7.823 De conformidad con esta Ley, una "empresa que reúna las condiciones requeridas" es[2230]:

> "Una persona, sociedad, asociación u otra entidad que desarrolle actividades comerciales en Kansas y reúna las condiciones impuestas por el secretario, que pueden incluir, entre otras, que la sociedad, asociación u otra entidad:
>
> (A) haya pagado, como mínimo, 600 millones de dólares en compensaciones brutas anuales medias en Kansas ... durante el período de base para la obtención de los fondos {es decir, durante los tres años imponibles inmediatamente anteriores a la fecha de solicitud de los beneficios de conformidad con la Ley}; y
>
> (B) haya pagado, como mínimo, 50.000 dólares en compensaciones brutas anuales medias por miembro de su personal en Kansas durante el período de base para la obtención de los fondos; y
>
> (C) haya invertido, como mínimo, 1.000 millones de dólares en bienes inmuebles y bienes muebles tangibles situados en Kansas y utilizados actualmente en las actividades desarrolladas por una empresa en Kansas; y
>
> (D) esté descrita en el sistema de clasificación industrial de América del Norte como perteneciente al sector manufacturero."[2231]

Un "proyecto que reúna las condiciones requeridas" se define como:

> "Un proyecto de investigación, desarrollo, ingeniería o manufactura:
>
> (A) emprendido por una empresa que reúna las condiciones requeridas en relación con el desarrollo de un componente o producto comercial nuevo o mejorado ...
>
> (B) en relación directa con el cual la empresa que reúne las condiciones requeridas tiene intención de invertir en Kansas no menos de 500 millones de dólares ...; y

[2230] *Kan. Stat. Ann. § 74-50,136* (2004), CE - Prueba documental 207.
[2231] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 343, y *Kan. Stat. Ann. § 74-50,136* (2004), CE - Prueba documental 207.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

(C) en el cual la empresa que reúne las condiciones requeridas tiene intención de dar trabajo en Kansas hasta a 4.000 empleados a tiempo completo".[2232]

La Ley de Revitalización Económica y Reinversión dispone que no se aprobará la financiación de ningún nuevo "proyecto que reúna las condiciones requeridas" después del 1º de julio de 2005.

7.824 De conformidad con los términos de esta Ley, una empresa que reúna las condiciones requeridas y que concierte un acuerdo para recibir el producto de bonos KDFA con objeto de financiar un "proyecto que reúna las condiciones requeridas" se compromete a reembolsar el capital y los intereses de esos fondos. No obstante, el Estado de Kansas acredita en un "fondo especial de revitalización económica" bajo la custodia del tesorero del Estado, los impuestos sobre los ingresos retenidos al personal de una empresa que reúna las condiciones requeridas. Los impuestos sobre los ingresos retenidos que se acreditan en este fondo se utilizan para pagar los intereses debidos sobre los bonos. La "empresa que reúna las condiciones requeridas" está obligada a pagar únicamente los intereses, si los hubiera, que excedan de los fondos recaudados como impuestos sobre los ingresos retenidos a la "empresa que reúna las condiciones requeridas".

7.825 Spirit presentó una solicitud de financiación mediante bonos KDFA en mayo de 2005. En respuesta, el 9 de junio de ese año, siete días antes de la venta por Boeing de Boeing Wichita a Spirit, la Autoridad firmó una "resolución de intención" para la emisión de bonos KDFA en favor de Spirit, en una cuantía no superior a 500 millones de dólares.[2233] El 30 de junio de 2005, el Departamento de Comercio de Kansas y Spirit llegaron a un acuerdo sobre las condiciones de la emisión de bonos. Como consecuencia, el 5 de diciembre de 2005, se emitió la primera serie de bonos para financiar el "proyecto que reunía las condiciones requeridas" de Spirit, a saber, la fabricación de partes para el 787, por una cuantía de 80 millones de dólares a un tipo de interés anual del 8,5 por ciento.[2234]

7.826 En la solicitud de financiación de Spirit se pone de manifiesto que, al igual que en el caso de los IRB, Spirit no utiliza los bonos KDFA como un auténtico mecanismo de financiación. En lugar de que un tercero compre los bonos y Spirit reciba el producto de la venta para financiar el proyecto que reúna las condiciones requeridas, Spirit compra sus propios bonos.[2235] A continuación, los fondos utilizados por Spirit para comprar los bonos se vuelven a prestar a Spirit. Los intereses y el reembolso del capital se deben al propietario de los bonos, es decir, a Spirit. Sin embargo, Spirit puede presentar un "reconocimiento de compensación" de manera que no se ve obligada a reembolsarse el préstamo a sí misma, y el único flujo de fondos es la transferencia a Spirit del impuesto retenido al personal de la empresa como pagos de los intereses sobre los bonos.[2236]

iii) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.827 Según las Comunidades Europeas, el efecto neto de las emisiones de bonos KDFA es que "el Estado de Kansas proporciona donaciones a Spirit utilizando los impuestos retenidos al personal de la empresa con destino a las partes del 787 que Spirit fabricará para Boeing".[2237] Las Comunidades Europeas aducen que el compromiso del Estado de Kansas de pagar los intereses debidos sobre los bonos emitidos en favor de Spirit constituye una contribución financiera de conformidad con el

[2232] *Kan. Stat. Ann. § 74-50,136* (2004), CE - Prueba documental 207.
[2233] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 348.
[2234] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 348.
[2235] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 350-352.
[2236] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 350-352.
[2237] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 350.

párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. La contribución financiera puede describirse como una transferencia directa o potencialmente directa de fondos con arreglo al párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 o como la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[2238] Como Spirit es titular de sus propios bonos, recibe una donación directa del Estado por la cuantía de los intereses debidos sobre dichos bonos, lo cual es una transferencia directa de fondos según el párrafo 1) a) 1) i) de ese artículo. Además, como el Estado de Kansas utiliza los impuestos sobre los ingresos retenidos para pagar los intereses sobre los bonos, condona ingresos fiscales que en otro caso percibiría, lo cual constituye una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1) a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2239]

7.828 Las Comunidades Europeas aducen que Spirit no está obligada a abonar nada a cambio de los pagos de los intereses que recibe como resultado de la emisión de los bonos KDFA y que las "considerables ventajas otorgadas ... por esos bonos KDFA en relación con la producción de la LCA 787 se proporcionan en condiciones que no son de mercado. Efectivamente, sólo un gobierno puede establecer un plan de financiación de este tipo, en el que el Estado utiliza los impuestos retenidos para pagar una parte de los intereses sobre los bonos".[2240]

7.829 Aunque Spirit es la receptora directa de la contribución financiera derivada de la emisión de los bonos KDFA, las Comunidades Europeas aducen que esos bonos otorgan un beneficio a la división de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas sostienen que el beneficio otorgado por los bonos KDFA se transfiere a esa división. Los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto se resumen en los párrafos 7.846-7.849 del presente informe.

Argumentos de los Estados Unidos

7.830 En su respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos confirman que "aceptan que las medidas en litigio relacionadas con los ... bonos KDFA implican una contribución financiera con arreglo al Acuerdo SMC".[2241] Los Estados Unidos no aclaran si, a su juicio, la contribución financiera existe de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) o el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 o de conformidad con ambos.[2242]

7.831 Los Estados Unidos reconocen que los bonos KDFA otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2243] No obstante, aducen que el beneficio se otorga a Spirit y no a Boeing. Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han demostrado que el beneficio derivado de los bonos KDFA emitidos para Spirit se transfiera a Boeing. Los argumentos de los Estados Unidos a este respecto se resumen en los párrafos 7.852-7.856 del presente informe.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.832 Estamos de acuerdo con las partes en que los bonos KDFA implican una transferencia directa de fondos de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[2238] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 356.
[2239] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 356.
[2240] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 365.
[2241] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 257, párrafo 445.
[2242] Señalamos que el hecho de que los Estados Unidos no repitan su argumento de que una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 queda limitada a los ingresos condonados en el pasado indica que este país acepta, por lo menos, que hay una contribución financiera con arreglo al párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, que, según los Estados Unidos, contempla una contribución financiera que se otorgará en el futuro.
[2243] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 258, párrafo 449.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.833 Aunque el flujo de fondos en el marco del plan de bonos KDFA es bastante complicado, la "empresa que reúne las condiciones requeridas" entrega al Estado de Kansas los impuestos que ha retenido a su personal que trabaja en el "proyecto que reúne las condiciones requeridas". A continuación, el Estado de Kansas transfiere los impuestos retenidos para pagar los intereses debidos sobre los bonos. En el contexto del presente asunto, Spirit entrega los impuestos que ha retenido a su personal que trabaja en el proyecto que reúne las condiciones requeridas y después el tesorero del Estado de Kansas devuelve esos fondos a Spirit, en lugar de que el Estado renuncie simplemente a que Spirit le pague los impuestos retenidos que le debe.[2244] En estas circunstancias, el Grupo Especial constata que hay una contribución financiera a Spirit en forma de una transferencia directa de fondos con arreglo al párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2245] Por lo tanto, no es necesario que decidamos si se puede decir también que el plan de bonos KDFA implica la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.

7.834 Para analizar si Spirit recibió un beneficio como resultado de la transferencia directa de fondos, es necesario estimar si recibió una contribución financiera en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado.[2246] Los pagos que hace el Estado de Kansas a Spirit para abonar los intereses debidos sobre los bonos KDFA son equivalentes a una donación y no a un préstamo, por ejemplo, porque Spirit no está obligada a reembolsar el dinero o a proporcionar algo a cambio. En estas circunstancias, puede llegarse fácilmente a la conclusión de que Spirit recibe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. En el mercado, cualquier transferencia de fondos de ese tipo iría acompañada por la necesidad de reembolsar la suma con intereses. Esta conclusión está de acuerdo con aquella a la que llegó el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, en el que se resolvió que las contribuciones

[2244] En *Kan. Stat. Ann. § 74-150,136* (2004), CE - Prueba documental 207, sección (h), se dispone que "el tesorero del Estado acreditará todos los ingresos *recaudados o recibidos* como resultado de las retenciones sobre los salarios pagados en Kansas por un contribuyente que es una empresa que reúne las condiciones requeridas con respecto a un proyecto que reúna las condiciones requeridas ... en el fondo especial de revitalización económica, creado por la presente bajo la custodia del tesorero del Estado pero que no formará parte del fondo general del Estado" (sin cursivas en el original). La utilización de la frase "recaudados o recibidos" indica que hay un flujo de fondos que va del contribuyente, en el presente asunto, Spirit, al Estado. En la sección (e) de *KSA § 74-50,136* se dispone que "... los ingresos obtenidos de las retenciones sobre los salarios pagados en Kansas por la empresa que reúna las condiciones requeridas ... con respecto al proyecto que reúna las condiciones requeridas que sean necesarios para pagar los intereses sobre esas obligaciones se acreditarán en el fondo especial de revitalización económica ... y se *transferirán por el tesorero del Estado* para pagar los intereses sobre esas obligaciones". Esto indica que hay un flujo de fondos que vuelve del Estado a la "empresa que reúne las condiciones requeridas", es decir, a Spirit. En la nota 568 de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas se explica con mayor detalle un flujo de fondos que va del fondo especial de revitalización económica a otras cuentas bajo la custodia del Estado hasta que finalmente se hacen los pagos de los intereses a Spirit.

[2245] Incluso si los impuestos retenidos no cambiaran realmente de manos sino que, en lugar de ello, el Estado de Kansas renunciara al requisito de que Spirit le entregara los impuestos retenidos, permitiendo a la empresa que conservara los impuestos recaudados como pago de los intereses, esto no impediría necesariamente que se constatara la existencia de una transferencia directa de fondos de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. En el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, el Grupo Especial resolvió que la forma de una transacción, incluso si el dinero cambia realmente de manos, es menos importante que sus consecuencias para la determinación de si la transacción constituye o no una "transferencia directa de fondos" (párrafo 7.444). En el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, el Grupo Especial señaló que la condonación de una deuda, cuando el gobierno libera a un deudor de la obligación de reembolsar esa deuda, podía constituir una transferencia directa de fondos (párrafo 7.442). De modo similar, la liberación de la necesidad de entregar unos impuestos retenidos puede ser una transferencia directa de fondos. No obstante, en cualquier caso, los términos del plan de bonos KDFA disponen que debe haber un flujo real de fondos de Spirit al Estado que a continuación vuelva a Spirit.

[2246] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*.

financieras en forma de donaciones otorgan un beneficio "porque ponen al receptor en una posición mejor que la posición que de otra forma habría ocupado en el mercado".[2247]

7.835 Por estas razones, el Grupo Especial constata que los bonos KDFA otorgan un beneficio, y analizamos si ese beneficio se transfiere a Boeing en la sección que comienza en el párrafo 7.857 del presente informe.

iv) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.836 El principal argumento de las Comunidades Europeas es que los bonos KDFA son específicos *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, los criterios que han de cumplirse para ser una "empresa que reúna las condiciones requeridas" con un "proyecto que reúna las condiciones requeridas" son tales que sólo Boeing Wichita (o su sucesora) puede tener derecho a los bonos. Esta conclusión se ve reforzada por el hecho de que Spirit fue la única empresa que recibió los bonos.[2248]

7.837 Las Comunidades Europeas señalan que, como Spirit recibió el 100 por ciento de los bonos, es evidente que sólo utilizó los bonos un número limitado de "determinadas empresas" (es decir, una). Además, Spirit recibió una parte desproporcionada de los bonos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 porque no representa el 100 por ciento de la economía del Estado de Kansas.[2249]

7.838 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que "cualquier persona que desarrollara actividades comerciales en Kansas" y que cumpliera los criterios establecidos en la Ley de Revitalización Económica y Reinversión podía obtener los bonos KDFA, las Comunidades Europeas aducen que los criterios eran tales que sólo podía tener derecho a obtener los bonos Boeing (o su sucesora). Por lo tanto, las condiciones no eran los "criterios o condiciones objetivos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[2250] El hecho de que el Departamento de Comercio de Kansas se refiera a los bonos como "bonos Boeing" refuerza la conclusión de que el plan de bonos KDFA se elaboró pensando en Boeing y de que los criterios que deben cumplir los beneficiarios favorecen a determinadas empresas y no a otras.[2251]

7.839 Aunque los Estados Unidos aducen que los bonos KDFA no son específicos *para Boeing* porque fueron emitidos para Spirit, las Comunidades Europeas sostienen que esto no viene al caso. Una subvención no tiene que ser específica para una determinada empresa para ser específica *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. En lugar de ello, una subvención es específica *de facto* si es utilizada por un número limitado de "determinadas empresas", utilizada fundamentalmente por "determinadas empresas" o concedida en forma desproporcionada a "determinadas empresas", entendiendo por "determinadas empresas" "una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción".[2252]

[2247] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.1115 y 7.1116.

[2248] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 367 y 369.

[2249] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 266.

[2250] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 267.

[2251] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 267, y Departamento de Comercio de Kansas, *Legislative Update, Legislative Session Track for S.B. 281, Economic Revitalization and Reinvestment Act (Boeing Bonds)*, 10 de noviembre de 2004, CE - Prueba documental 212.

[2252] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 264 y 265.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.840 Al final de su segunda comunicación escrita relativa a la especificidad de los bonos KDFA, las Comunidades Europeas afirman también que esos bonos son específicos *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aducen que "dado que los criterios establecidos por la Ley de Revitalización Económica y Reinversión hacen imposible que reúna las condiciones requeridas para obtener los bonos cualquier entidad distinta de Boeing (o de su sucesora) ... la legislación limitó explícitamente el acceso a los bonos KDFA a determinadas empresas".[2253]

Argumentos de los Estados Unidos

7.841 Los Estados Unidos aducen que los bonos KDFA no dan lugar a una subvención específica para Boeing porque no se emitieron para Boeing. Fueron emitidos para Spirit. Además, de conformidad con la Ley de Revitalización Económica y Reinversión, los bonos KDFA estaban "a disposición de cualquier persona que desarrollara actividades comerciales en Kansas y que cumpliera los criterios establecidos en la Ley".[2254]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.842 A la luz de la conclusión a que llegamos en los párrafos 7.889 y 7.890 del presente informe de que el beneficio de la contribución financiera no se "transfirió" de Spirit a Boeing y de que, por lo tanto, no hay beneficio para Boeing derivado de las transferencias directas de fondos en el marco del plan de bonos KDFA, no es necesario que el Grupo Especial examine si la subvención es específica.

v) La cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.843 Las Comunidades Europeas aducen que el beneficio derivado de los bonos KDFA ascenderá aproximadamente a 6,1 millones de dólares anuales de 2005 a 2024, lo cual representará un total de 122 millones de dólares.[2255]

7.844 Las Comunidades Europeas calculan esta cifra señalando que Spirit compró 80 millones de dólares de bonos KDFA en 2005 a un tipo de interés anual del 8,5 por ciento a lo largo de 20 años. A este tipo, el interés debido sobre los bonos asciende aproximadamente a 6,8 millones de dólares anuales.[2256] De conformidad con la Ley de Revitalización Económica y Reinversión, el Estado de Kansas paga a Spirit el interés sobre esos bonos hasta la cuantía del impuesto sobre los ingresos retenido al personal de Spirit que trabaja en el "proyecto que reúne las condiciones requeridas". Las Comunidades Europeas señalan que, en su solicitud de financiación mediante bonos KDFA, Spirit indicó que trabajarían en el "proyecto que reunía las condiciones requeridas" aproximadamente 1.500 de sus empleados.[2257] Además, Spirit indicó durante el mismo proceso de solicitud que la remuneración bruta anual media del personal de la antigua empresa Boeing Wichita de aviones comerciales había sido de 69.979 dólares de 2002 a 2004.[2258] En sus cálculos, las Comunidades Europeas presuponen que el personal de Spirit que trabaje en el "proyecto que reúne las condiciones

[2253] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 269.
[2254] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 655.
[2255] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 357.
[2256] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 358.
[2257] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 359; y *Kansas Development Finance Authority, Financing Application, filed by Mid-Western Aircraft Finance, Inc.*, de fecha 26 de mayo de 2005, CE - Prueba documental 209, página 3.
[2258] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 359; y *Kansas Department of Commerce, Application for Benefits as Authorized by the Economic Revitalization and Reinvestment Act, filed by Mid-Western Aircraft Systems, Inc.*, de fecha 9 de mayo de 2005, CE - Prueba documental 208, página 2.

requeridas" tendrá el mismo salario medio y, por lo tanto, pagará colectivamente en impuestos sobre los ingresos anuales aproximadamente 6,1 millones de dólares.[2259]

7.845 Según los cálculos de las Comunidades Europeas, el interés debido sobre los bonos (6,8 millones de dólares anuales) es superior al impuesto sobre los ingresos retenido cada año al personal que trabaja en el "proyecto que reúne las condiciones requeridas" (6,1 millones de dólares anuales). Por lo tanto, de conformidad con la Ley de Revitalización Económica y Reinversión, el Estado de Kansas está obligado a pagar todos los años a Spirit 6,1 millones de dólares de intereses a lo largo de un período de 20 años. Esto representa una contribución financiera de 122 millones de dólares de 2005 a 2024, de los cuales 12,2 millones de dólares se recibieron durante el período 2005-2006 y 109,8 millones de dólares se recibirán en el período 2007-2024.[2260]

7.846 Al aducir que esta cuantía se transfirió de Spirit a la división de LCA de Boeing, las Comunidades Europeas se basan en los mismos informes del Órgano de Apelación sobre la transferencia en que se basaron en relación con las reducciones del tipo del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) y con los IRB.[2261] Las Comunidades Europeas aducen también que la transferencia tuvo lugar por el mismo mecanismo que la de los beneficios de los IRB, es decir, mediante los acuerdos de suministro a largo plazo concertados como condición de la venta de Boeing Wichita a Spirit. Las Comunidades Europeas citan, para respaldar su argumentación, el análisis del Profesor Wachtel, según el cual el beneficio futuro previsto que corresponde a un activo se tiene en cuenta al valorar ese activo en el momento de la venta.[2262]

7.847 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que, en el momento de la venta, no había ninguna certeza de que fueran a emitirse bonos KDFA ni de cuál sería su valor, las Comunidades Europeas sostienen que las condiciones de la venta se finalizaron *después* de que Spirit solicitara los bonos (es decir, en el momento en que se cerró la transacción y no en el momento en que se firmó el Acuerdo de Compra de Activo).[2263] En cualquier caso, en el momento en que se firmó el Acuerdo de Compra de Activo, ambas partes en la transacción tenían expectativas razonables de que se emitirían bonos KDFA para Spirit y, por lo tanto, lo habrían tenido en cuenta al valorar el activo.[2264] De hecho, las Comunidades Europeas aducen que, cuando se firmó el Acuerdo de Compra de Activo, había "escasas dudas" de que Spirit recibiría los bonos y se aprovecharía de ellos. La Ley de Revitalización Económica y Reinversión había sido aprobada, y sus términos indicaban que estaba destinada a otorgar una ventaja a Spirit y únicamente a Spirit. Según las Comunidades Europeas, habría sido una mala decisión comercial que Spirit no intentara obtener el beneficio de los bonos.[2265]

7.848 En relación con la cuantía de los beneficios futuros, los acuerdos de suministro a largo plazo y el plan comercial de Spirit contenían bastantes detalles para que se pudiera llegar a una estimación exacta de los salarios futuros del personal y, por lo tanto, de sus obligaciones fiscales, que el Estado de Kansas utiliza para proporcionar las contribuciones financieras.[2266]

7.849 Las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado, sobre la base de la mejor información públicamente disponible, que los beneficios asociados con los bonos KDFA se han transferido a la división de LCA de Boeing y los Estados Unidos no han refutado esa afirmación.[2267]

[2259] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 359.
[2260] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 364.
[2261] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 137.
[2262] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 256, párrafo 456; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 363.
[2263] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 258.
[2264] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 257.
[2265] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 259.
[2266] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 260.
[2267] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 262.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En particular, las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos no han aportado versiones completas de todos los documentos que constituyen la serie completa de los acuerdos de suministro a largo plazo. Como no se dispone de versiones completas de todos esos documentos, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que infiera las conclusiones necesarias sobre esta cuestión.[2268]

Argumentos de los Estados Unidos

7.850 Los Estados Unidos aducen que, en el momento en que se negoció el precio del activo e incluso en el momento en que se cerró la transacción, no se conocía la cuantía de cualesquiera beneficios futuros que podría recibir Spirit como resultado de las emisiones de bonos KDFA. Aunque la Autoridad había indicado que tenía intención de emitir para Spirit bonos KDFA por valor de hasta 500 millones de dólares antes de que se cerrara el trato, la primera serie de bonos, por una cuantía de 80 millones de dólares, no se emitió hasta después de finalizada la transacción.[2269]

7.851 Además, los Estados Unidos sostienen que la cuantía del beneficio que debía recibir Spirit como resultado de la emisión de bonos KDFA no podía predecirse con certeza por anticipado porque los pagos de intereses a Spirit se financian con el impuesto sobre los ingresos retenido a su personal.[2270] Los Estados Unidos aducen que el nivel de empleo durante el período de vigencia de los bonos no puede preverse con seguridad.[2271] Además, el personal tiene por lo general cierto margen para decidir cuánto impuesto sobre los ingresos se le retiene.[2272] Por último, el impuesto retenido a un miembro del personal se basa en las obligaciones fiscales previstas de éste, que dependen no sólo de su salario sino también del número de sus personas a cargo, su propiedad de una vivienda y su utilización de exenciones fiscales personales.[2273] Por lo tanto, la cuantía del impuesto sobre los ingresos retenido al personal de Spirit no podía conocerse por anticipado.

7.852 En relación con la necesidad de demostrar la transferencia, los Estados Unidos se basan en el mismo análisis jurídico que utilizaron con respecto a las reducciones del tipo del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) y con respecto a los IRB.[2274]

7.853 Aunque los Estados Unidos aceptan que los bonos KDFA otorgan un beneficio, aducen que las Comunidades Europeas no han demostrado que el beneficio otorgado a Spirit se transfiriera a la división de LCA de Boeing.[2275]

7.854 Los Estados Unidos aducen que, en el momento en que se fijó el precio de la venta, es decir, en el momento en que se firmó el Acuerdo de Compra de Activo en febrero de 2005, Spirit no había solicitado siquiera bonos KDFA, y aún menos habían sido aprobados éstos.[2276] Además, aunque antes de que se cerrara la transacción la Autoridad había hecho pública una resolución de intención en la

[2268] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 47. Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 252, párrafos 364 y 365; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 255.

[2269] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 651.

[2270] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 652; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 257, párrafo 447.

[2271] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 652; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 257, párrafo 447.

[2272] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 652; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 257, párrafo 448.

[2273] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 652; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 257, párrafo 448.

[2274] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 137.

[2275] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 258, párrafo 449.

[2276] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 648.

que decidía emitir bonos KDFA para Spirit, este compromiso estaba supeditado al cumplimiento de varias condiciones. La Autoridad no se comprometió a emitir los bonos hasta después de finalizada la transacción.[2277] Por lo tanto, los beneficios futuros procedentes de los bonos KDFA no se habrían reflejado en el precio de venta.

7.855 Además, la cuantía de cualquier beneficio futuro no se conocía con certeza porque se ignoraba cuál sería el número de miembros del personal en el futuro y porque éstos también tienen un cierto margen para decidir qué proporción de su salario se les retendrá como impuesto.[2278] Por lo tanto, incluso si, en el momento en que se negoció la transacción, había algunas expectativas de que Spirit recibiera bonos KDFA, no existe ninguna base para determinar cómo puede haberse reflejado esto en el precio de venta.

7.856 En relación con las deficiencias del análisis económico de la transferencia presentado por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos se basan en los mismos argumentos que formularon con respecto a los IRB. En particular, los Estados Unidos señalan que es poco probable que el precio de un activo corresponda a su valor previsto.[2279]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.857 Como antecedentes pertinentes de las cuestiones relativas a la transferencia que plantean las Comunidades Europeas en relación con las medidas de Kansas, señalamos que, antes de la venta a Spirit, la División de Wichita de Boeing Commercial Airplanes ("Boeing Wichita") era una instalación manufacturera propiedad de Boeing y situada en Wichita, Kansas. A lo largo de más de 70 años, Boeing produjo en esa instalación partes para todas las LCA de Boeing, salvo el 717.[2280] La planta funcionaba como proveedor interno de partes y conjuntos de partes para los programas de fabricación de aviones de Boeing, y sus ventas a terceros eran muy reducidas.[2281] El 16 de junio de 2005, Boeing vendió la instalación a Spirit, y en ese momento Spirit se comprometió a ser el proveedor exclusivo de Boeing para prácticamente la totalidad de los productos y servicios suministrados por Boeing Wichita a Boeing antes de la venta. Desde entonces, Spirit ha concertado acuerdos de suministro a largo plazo con Airbus.[2282]

7.858 A fin de establecer que cualesquiera reducciones fiscales o transferencias directas de fondos recibidas por Spirit en el marco de los planes de IRB y bonos KDFA causaron un perjuicio grave en el mercado de LCA, las Comunidades Europeas tienen que demostrar que las LCA de Boeing son, de hecho, un producto subvencionado por esos pagos e incentivos fiscales. Aunque las Comunidades Europeas se refieren a esto como un análisis de la "transferencia" preferimos considerar que es una de las etapas del análisis de la causalidad de conformidad con los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC.[2283]

7.859 Esencialmente, el argumento de las Comunidades Europeas sobre la transferencia es que, en el momento de la venta de Boeing Wichita a Spirit, ambas partes en la transacción preveían que, en el futuro, se concederían a Spirit reducciones fiscales y transferencias de fondos en el marco de los planes de emisión de bonos. Como resultado de esto, las partes tuvieron en cuenta esos beneficios futuros al determinar las condiciones de la transacción, de manera que la beneficiaria de las subvenciones fue Boeing y no Spirit. Las Comunidades Europeas aducen que los beneficios futuros

[2277] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 649.
[2278] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 652.
[2279] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 654.
[2280] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 286.
[2281] *Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc.*, 20 de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 165, página 5.
[2282] *Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc.*, 20 de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 165, páginas 2 y 5.
[2283] Véase el análisis realizado en los párrafos 7.281-7.288 del presente informe.

asociados con las emisiones de bonos para Spirit pueden haberse tenido en cuenta al realizar la venta mediante el pago de una suma global o mediante las condiciones de los acuerdos de suministro negociados en el momento de la venta. Como no existen pruebas que respalden una de estas teorías con preferencia a la otra, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que dé por supuesto que la transferencia se produjo mediante los contratos de compra a largo plazo concertados en el momento de la venta. Por lo tanto, la alegación de transferencia de las Comunidades Europeas difiere de los casos en los que se alega que un proveedor situado en una fase inicial del proceso de producción transfiere los beneficios de una subvención a un productor perteneciente a una fase final del proceso de producción mediante el ajuste de los precios de los insumos en el momento en que se venden. En lugar de ello, las Comunidades Europeas argumentan que la transferencia se produjo en el momento de la venta de Boeing Wichita. No aducen que Spirit ajusta los precios de los componentes que vende a Boeing a medida que recibe las subvenciones en litigio. Efectivamente, esto no sería posible puesto que los precios de los componentes vendidos a Boeing se fijaron en los acuerdos de suministro a largo plazo negociados en el momento de la venta de Boeing Wichita, y sólo sería posible ajustarlos en unas circunstancias muy limitadas.

7.860 Antes de evaluar los fundamentos de la argumentación de las Comunidades Europeas, es necesario examinar la norma de la prueba aplicada en relación con la transferencia en casos anteriores. En *Estados Unidos - Madera blanda IV*, el Órgano de Apelación resolvió, aunque en el contexto de un caso relativo a derechos compensatorios, que la transferencia entre entidades pertenecientes a una fase inicial y a una fase final del proceso de producción no puede presumirse sino que debe demostrarse:

> "Cuando los productores del insumo y del producto elaborado actúan en condiciones de plena competencia, no puede simplemente presumirse la transferencia de los beneficios de la subvención otorgada al insumo de los receptores directos a los receptores indirectos en una fase ulterior del proceso de producción; la autoridad investigadora tiene que determinarla."

7.861 No obstante, señalamos que los "asuntos de privatización" examinados por las partes en sus comunicaciones, a saber, el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* y el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, indican que, en determinadas circunstancias, surge una presunción refutable relativa a la transferencia. En particular, en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, el Órgano de Apelación resolvió que, después de una privatización en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado, hay una presunción refutable de que el productor privatizado pagó el beneficio de anteriores contribuciones financieras otorgadas al productor estatal y, por lo tanto, el beneficio "se extinguiría" en el momento de la venta. En otros términos, en las circunstancias descritas en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, hay una presunción refutable de que el beneficio de la subvención *no* se transfiere al comprador de la entidad estatal.

7.862 A nuestro juicio, a menos que el principio enunciado en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* se aplique a los hechos del asunto, no hay ninguna presunción en favor o en contra de la transferencia. En lugar de ello, en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* se estableció que la transferencia debe demostrarse y no presumirse.[2284]

[2284] Señalamos que las Comunidades Europeas aducen que los contratos de compra a largo plazo entre Boeing y Spirit no se aplican en condiciones de plena competencia porque los precios fijados en ellos son inferiores a lo que habrían sido habitualmente. Las Comunidades Europeas no parecen alegar que esto las exima de cualquier necesidad de demostrar la transferencia. Si las Comunidades Europeas quieren dar a entender esto, no aceptamos su alegación. En el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados*

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.863 Al considerar los fundamentos de la argumentación de las Comunidades Europeas, el primer paso es examinar si la teoría enunciada en los casos de privatización se aplica a los hechos del presente asunto y, por lo tanto, crea una presunción en relación con la transferencia. Si la teoría no se aplica y, por consiguiente, es necesario, de conformidad con lo resuelto en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, que las Comunidades Europeas demuestren la existencia de la transferencia sobre la base de las pruebas, consideraremos si las Comunidades Europeas han conseguido hacerlo. Consideraremos también las repercusiones del hecho de que la argumentación de las Comunidades Europeas se refiere a una transferencia que se alega que tuvo lugar antes de la recepción de cualquiera de las subvenciones.

Los casos de privatización

7.864 Para respaldar su argumentación en relación con la transferencia con respecto a las medidas de Kansas, las Comunidades Europeas se basan en un análisis económico elaborado por el Profesor Wachtel, que comienza del modo siguiente:

> "La literatura económica sobre la fijación del precio de los activos no deja la menor duda de que los términos y condiciones de la venta de un activo de capital inmobiliario, como las instalaciones de Boeing en Wichita relacionadas con los aviones comerciales, reflejarían la corriente de beneficio que el nuevo propietario recibiría, según las previsiones, como resultado de las subvenciones futuras previstas. Esos términos y condiciones podrían incluir, por ejemplo, pagos actuales y futuros de sumas globales, compromisos con respecto a acuerdos de suministro a largo plazo, etc."[2285]

7.865 Según las Comunidades Europeas, el razonamiento del Profesor Wachtel es similar al formulado en los casos de privatización, en particular, en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, porque se basa en la idea de que, en la venta de un activo en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado, se supone que el comprador paga el valor de la subvención. Por lo tanto, al considerar los fundamentos de la argumentación de las Comunidades Europeas, es necesario que decidamos si el razonamiento expresado en los casos de privatización es efectivamente aplicable a los hechos del asunto que se nos ha sometido, dando lugar a una presunción relativa a la transferencia. En particular, es necesario que consideremos si la venta de Boeing Wichita en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado da lugar a una presunción de transferencia del beneficio de las subvenciones que se preveía que Spirit recibiría después de la venta.

7.866 Los casos de privatización implicaron una estimación de la compatibilidad con las normas de la OMC de los derechos compensatorios aplicados o mantenidos por los Estados Unidos sobre los productos importados de productores que anteriormente eran estatales para compensar las subvenciones recibidas por los productores antes de su privatización. En el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, el Grupo Especial constató que, debido al cambio de propietario del productor propiedad del Estado subvencionado, que dio lugar a la creación de los productores privatizados, la autoridad investigadora de los Estados Unidos debía haber examinado si se había subvencionado la

---

Unidos - Madera blanda IV (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá) (párrafos 4.68-4.73) se aclara que la transferencia puede no tener que demostrarse cuando la transacción pertinente tiene lugar entre entidades *vinculadas*. No obstante, la prescripción de que se demuestre la transferencia no depende en sí misma de si la transacción en cuestión tuvo lugar en condiciones de plena competencia.

[2285] Dr. Paul Wachtel, *Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry*, diciembre de 2006, incluido el trabajo del Dr. John Asker, *On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers*, 1º de noviembre de 2006, que figura en el anexo A al análisis económico de Wachtel, CE - Prueba documental 16, página 4.

producción de los productores privatizados y no al productor propiedad del Estado.[2286] El Órgano de Apelación no constató que el Grupo Especial hubiera incurrido en error en su conclusión, en las circunstancias concretas del asunto.[2287] En el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, en el que estaba en litigio la legitimidad de una serie de derechos compensatorios aplicados por los Estados Unidos a importaciones procedentes de las Comunidades Europeas, el Grupo Especial resolvió que la privatización en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado refuta cualquier presunción de que el beneficio procedente de contribuciones financieras anteriores siga siendo recibido por el productor privatizado. Al examinar las constataciones del Grupo Especial, en esferas del informe de éste en las que formuló declaraciones o constataciones de carácter general, el Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial fue "demasiado lejos" y que "debería haber restringido sus constataciones a {las} circunstancias concretas" del asunto que se le había presentado.[2288] En particular, el Órgano de Apelación puso de relieve que las constataciones del Grupo Especial se aplicaban únicamente a los hechos concretos del asunto, que consistían en una situación "en la que se deriva beneficio de la contribución financiera {anterior no recurrente} 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'".[2289]

7.867 Por lo tanto, si en la presente diferencia siguiéramos la teoría en que se basaron los casos de privatización, es decir, que en la venta de un activo en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado, se supone que el comprador paga el valor de la subvención, esto requeriría necesariamente que extendiéramos el razonamiento a un conjunto de hechos totalmente distinto, en unas circunstancias en las que el Órgano de Apelación indicó que el razonamiento debía utilizarse de manera restrictiva. En particular, el Grupo Especial tendría que resolver que el mismo razonamiento utilizado en los casos de privatización se aplica a las contribuciones financieras futuras otorgadas a empresas privadas y a la venta de empresas en transacciones entre entidades privadas.

7.868 Consideramos que los casos de privatización pueden distinguirse de los hechos que se nos han sometido y no creemos que sea apropiado extender la teoría en que se basaron esos casos a los hechos del presente asunto. Mientras el resultado de los casos de privatización fue que se supuso que el beneficio de las subvenciones recibidas antes de la venta *no* se transfería a la entidad privatizada, el resultado de la extensión de la teoría en que se basaron los casos de privatización a los hechos de la presente diferencia sería una presunción *en favor* de la transferencia al vendedor del beneficio de las subvenciones que se recibieran en el futuro. Al establecer una presunción en contra de la transferencia, los casos de privatización hicieron recaer la carga de demostrar la existencia de ésta en la parte reclamante. Si estableciéramos una presunción en favor de la transferencia de las subvenciones futuras, esto desplazaría en la práctica la carga de la prueba, haciendo recaer en el demandado la carga de refutar la transferencia presumida o demostrar su inexistencia. A nuestro juicio, ésta no fue una consecuencia que se pretendiera alcanzar con los casos de privatización.

7.869 Consideramos también que los casos de privatización pueden distinguirse de los hechos que tenemos ante nosotros porque la naturaleza de una privatización es muy distinta de la de una venta entre partes privadas. Como señaló el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, "{l}a privatización es un cambio

---

[2286] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*.

[2287] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*.

[2288] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafos 116-118.

[2289] 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.

en la propiedad muy particular y complejo. Supone una transformación fundamental de una entidad de capital público y controlada por el gobierno en una empresa de capital privado y orientada al mercado".[2290] Mientras que una privatización tiene como resultado una "transformación fundamental" de la entidad de que se trata, en una transacción ordinaria entre partes privadas, la naturaleza jurídica de la entidad no se modifica necesariamente en el curso de la venta. Por consiguiente, mientras la modificación de la naturaleza de la entidad que ha sido privatizada puede proporcionar ciertas razones para constatar que la producción de la entidad ya no está subvencionada después de la venta, el mismo razonamiento no es aplicable a las ventas entre partes privadas.

7.870 Además, a juicio del Grupo Especial, si el razonamiento en que se basaron los casos de privatización se extendiera a las ventas entre partes privadas, ello tendría como resultado una importante laguna que permitiría eludir el Acuerdo SMC. La argumentación de las Comunidades Europeas es que la venta de Boeing Wichita hizo que el beneficio de las subvenciones se transfiriera a la división de LCA de Boeing. No obstante, en los casos de privatización (en los que el vendedor ya no actuaba como productor en el mercado), se constató que la conclusión de que el comprador pagaba el valor de la subvención "extinguiría" la subvención. Si en la presente diferencia el Grupo Especial extendiera el principio en que se basaron los casos de privatización a las ventas entre partes privadas, no sería lógico que el comercio cotidiano de acciones de empresas cotizadas en bolsa se excluyera de los cambios de propiedad a los que se aplicaría el principio de la "extinción". Por lo tanto, una empresa cotizada en bolsa subvencionada no estaría sometida a las disciplinas del Acuerdo SMC porque cualquier venta de una acción de la empresa en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado "extinguiría" las subvenciones. Como el comercio de acciones tiene lugar cotidianamente en el caso de muchas empresas cotizadas en bolsa, una subvención proporcionada a una empresa de ese tipo se "extinguiría" poco después de su suministro. Por lo tanto, un gobierno podría proporcionar subvenciones a esas empresas, sabiendo que se "extinguirían" rápidamente y, por consiguiente, no podrían ser impugnadas en virtud del Acuerdo SMC. Así pues, a nuestro juicio, la aplicación del principio en que se basaron los casos de privatización a un contexto más amplio que el contexto concreto que hizo suyo el Órgano de Apelación podría debilitar significativamente las disciplinas del Acuerdo SMC.

7.871 Por lo tanto, distinguimos los hechos que se plantearon en los dos casos de privatización de los hechos que se nos han sometido y no consideramos apropiado extender el razonamiento en que se basaron esos casos a los hechos del presente asunto. Como resultado, llegamos a la conclusión de que no hay ninguna presunción relativa a la transferencia. En lugar de ello, como se indicó en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, la transferencia no puede presumirse sino que debe demostrarse mediante pruebas.

Pruebas que respaldan la argumentación de las Comunidades Europeas

7.872 Además de la teoría económica defendida por el Profesor Wachtel y de la teoría en que se basan los casos de privatización, respecto de la cual hemos llegado a la conclusión de que no es aplicable a los hechos que se nos han sometido, las Comunidades Europeas no presentan ninguna prueba para respaldar su afirmación de que las subvenciones previstas se tuvieron en cuenta al negociar la venta de Boeing Wichita. Las Comunidades Europeas explican que no disponen de ninguna prueba aparte de la declaración del Profesor Wachtel porque los Estados Unidos se han negado a suministrarle copias no expurgadas de los acuerdos de suministro a largo plazo. Sin embargo, las Comunidades Europeas consideran que, incluso sin esas pruebas, han establecido una presunción.

[2290] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.60.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.873 Aunque las Comunidades Europeas no citan ninguna prueba para demostrar que la teoría económica en que se basan se aplica de acuerdo con lo previsto en el contexto de la venta de Boeing Wichita, el expediente contiene varios documentos elaborados en el momento de la venta o en una fecha próxima a éste. Entre esos documentos figuran el Acuerdo de compra de activo entre Boeing y Spirit[2291], el prospecto de Spirit[2292], un formulario 8-K presentado por Boeing a la Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos[2293] y los acuerdos de suministro denominados "the Special Business Provisions Agreement" (Acuerdo sobre disposiciones comerciales especiales) y "the General Terms Agreement" (Acuerdo sobre condiciones generales).[2294] Un examen de los documentos indica que no contienen ninguna prueba que respalde la argumentación de las Comunidades Europeas, a pesar de que se elaboraron en el momento de la venta de Boeing Wichita o en una fecha próxima a éste.

7.874 En particular, señalamos que en el formulario (formulario 8-K) presentado a la Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos por la empresa Boeing se dice lo siguiente:

> "El 16 de junio de 2005, la empresa Boeing ('la empresa') completó la venta de sus operaciones relativas a aeronaves comerciales desarrolladas en Kansas ... Las contraprestaciones recibidas por la empresa en virtud de la transacción comprenden aproximadamente 900 millones de dólares en efectivo, la transferencia de determinadas responsabilidades y acuerdos de suministro a largo plazo que proporcionan a la empresa ahorros de costos corrientes."[2295]

7.875 Por lo tanto, esta Prueba documental confirma la afirmación de las Comunidades Europeas de que los acuerdos de suministro a largo plazo mediante los cuales Boeing obtiene ahorros de costos fueron parte de las contraprestaciones de la venta de Boeing Wichita. No obstante, esto no demuestra que los ahorros de costos derivados de los acuerdos de suministro se debieran a la transferencia por Spirit del beneficio de las subvenciones previstas a la división de LCA de Boeing. En el prospecto de Spirit se hace referencia en repetidas ocasiones a las "amplias reducciones de costos" logradas por Spirit gracias a la adquisición de Boeing, por ejemplo, mediante una reducción del 15 por ciento de la fuerza de trabajo y mediante la firma de nuevos convenios laborales.[2296] Por lo tanto, los ahorros de costos obtenidos por Boeing al concertar contratos con Spirit en lugar de fabricar sus propios componentes, como lo hacía antes de la venta, pueden reflejar las mejoras de la eficiencia introducidas por Spirit en lugar de ser una indicación de que el valor de las subvenciones previstas se

---

[2291] *Asset Purchase Agreement Between The Boeing Company and Mid-Western Aircraft Systems, Inc.*, 22 de febrero de 2005, CE - Prueba documental 166.

[2292] *Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc.*, 20 de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 165.

[2293] *Boeing 8-K*, 16 de junio de 2005, CE - Prueba documental 158.

[2294] Los acuerdos de suministro a largo plazo negociados como una contraprestación de la venta se definen en el Asset Purchase Agreement (*Asset Purchase Agreement Between The Boeing Company and Mid-Western Aircraft Systems, Inc.*, 22 de febrero de 2005, CE - Prueba documental 166) como "*BCA Supply Agreement*" (Acuerdo de suministro a la división de aeronaves comerciales de Boeing), que comprende las Disposiciones comerciales especiales (mantenimiento), el Acuerdo sobre condiciones generales (mantenimiento), las Disposiciones comerciales especiales (787), el Acuerdo sobre condiciones generales (787), las Disposiciones comerciales especiales (piezas de repuesto), las Disposiciones comerciales especiales (asistencia técnica) y las Disposiciones comerciales especiales (asistencia para reparaciones). Los Estados Unidos han proporcionado las *Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated*; y el *General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47*, Estados Unidos - Prueba documental 1213.

[2295] *Boeing 8-K*, 16 de junio de 2005, CE - Prueba documental 158.

[2296] *Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc.*, 20 de noviembre de 2006; véase, por ejemplo, CE - Prueba documental 165, página 3.

transfirió a la división de LCA de Boeing.[2297] Además, dado que los acuerdos de suministro a largo plazo fueron parte de las contraprestaciones de la transacción, cualquier precio preferencial puede haberse negociado sencillamente a cambio del pago de un menor volumen de efectivo por la instalación de Boeing Wichita. Por lo tanto, aunque el formulario presentado a la Comisión de Valores y Bolsa confirma el argumento de las Comunidades Europeas de que los acuerdos de suministro a largo plazo formaron parte de las contraprestaciones de la venta de Boeing Wichita, esto no demuestra que las subvenciones previstas se transfirieran a la división de LCA de Boeing en el momento de la venta.

7.876 El Grupo Especial observa que una disposición del Acuerdo sobre condiciones generales parece indicar que los precios cobrados en el marco de los acuerdos de suministro no son precios rebajados, como afirman las Comunidades Europeas, sino que los componentes se venden a su valor de mercado:

> "Boeing y {Spirit} convienen en que los precios se han negociado en condiciones de plena competencia y representan el valor justo de mercado de productos en la fecha presente."[2298]

No obstante, esta disposición no demuestra necesariamente que el argumento de las Comunidades Europeas sea falso ya que puede haberse insertado en los acuerdos con fines fiscales.

7.877 El prospecto de Spirit y el Acuerdo sobre disposiciones comerciales especiales[2299] permiten una cierta comprensión de las disposiciones sobre los precios contenidas en los acuerdos de suministro a largo plazo. Estos acuerdos de suministro son contratos de satisfacción de necesidades de conformidad con los cuales Boeing está obligada a comprar a Spirit todos los componentes especificados que necesita. En relación con los componentes del 737, el 747, el 767 y el 777, el Acuerdo sobre disposiciones comerciales especiales prevé una fórmula de ajuste del precio según la cantidad en virtud de la cual los precios medios por unidad son más elevados cuando el volumen es bajo y más reducidos cuando el volumen es alto. En relación con el suministro de componentes para el 787, los precios disminuyen a medida que se alcanzan niveles acumulados de volumen a lo largo de la vigencia del programa.

7.878 No es posible llegar a una conclusión sobre la transferencia a partir de esta estructura de los precios. No obstante, el Grupo Especial señala que las subvenciones previstas para Spirit no son subvenciones *ad valorem* sino sumas fijas que se prevé que beneficiarán anualmente a Spirit. En el caso de una subvención *ad valorem*, puede realizarse una transferencia del 100 por ciento si el precio unitario se rebaja para reflejar el beneficio de la subvención recibida por unidad. En el caso de una suma fija que se transfiere mediante la venta de componentes, a medida que disminuye el volumen de componentes encargado, la cuantía de la suma fija que ha de transferirse *por componente* aumenta. El argumento de las Comunidades Europeas parece ser que, incluso si las necesidades de componentes de Boeing son muy bajas, el 100 por ciento del beneficio previsto procedente de las subvenciones se transferirá a la división de LCA de Boeing. Aunque parece poco probable, si Boeing encargara únicamente un componente en un año determinado, el argumento de las Comunidades Europeas es que el precio preferencial de ese componente se ha fijado de tal manera que habrá una

---

[2297] Por otra parte, después de la venta, la planta de Wichita comenzó a vender suministros a Airbus además de a Boeing. Al aumentar la clientela, pueden haberse realizado economías de escala y, por lo tanto, pueden haberse obtenido reducciones de los costos.

[2298] *Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated Q 47*, Estados Unidos - Prueba documental 1213, s31, página 39.

[2299] *Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated Q 47*, Estados Unidos - Prueba documental 1213.

transferencia completa, y las Comunidades Europeas calculan que, cada año, el beneficio resultante de las subvenciones supera considerablemente los 6 millones de dólares.[2300] Esta última cifra parece difícil de aceptar, aunque reconocemos que, incluso si en un determinado año no hay una transferencia completa del beneficio recibido en ese año, sí puede haberla finalmente a largo plazo durante el período de vigencia del acuerdo de suministro. Habiendo hecho estas observaciones, reconocemos que no podemos llegar a una conclusión acerca de la transferencia partiendo de la estructura de los precios en los acuerdos.

7.879 Observamos que, con arreglo a los acuerdos de suministro, Boeing debe comprar todas sus necesidades de componentes especificados a Spirit, pero no se establece un volumen mínimo de pedidos.[2301] Por lo tanto, según los acuerdos, es posible que Boeing no haga ningún pedido en absoluto. A la luz de esto, no está claro que podamos llegar con confianza a la conclusión de que la transferencia será superior a cero.

7.880 El Grupo Especial observa además que en el Acuerdo sobre disposiciones comerciales especiales se prevé concretamente la transferencia de un determinado porcentaje de los ahorros de costos obtenidos por Spirit mediante la compra directa a un subcontratista de Boeing:

> "El vendedor {es decir, Spirit} notificará a Boeing cualesquiera reducciones de costos resultantes de la utilización de contratos sobre los precios con terceros. El vendedor aplicará **[***]** de los ahorros obtenidos mediante la utilización de esos contratos sobre los precios con terceros de Boeing a reducciones de los precios de los productos de Boeing correspondientes."[2302]

Por supuesto, la falta de referencias a la transferencia de las subvenciones no desmiente la teoría de las Comunidades Europeas pero tomamos nota de que éstas no explican por qué se mencionó expresamente en el acuerdo la transferencia de esos ahorros de costos y no la transferencia de los beneficios de las subvenciones previstas.

7.881 Como conclusión, un análisis de los acuerdos que constan en el expediente concertados en el momento de la venta no revela la existencia de pruebas que respalden las afirmaciones de las Comunidades Europeas sobre la transferencia. Las consecuencias de la aceptación de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la transferencia serían que, cada vez que se venda una empresa por el valor justo de mercado en circunstancias en que las partes en la venta prevean que se recibirá una subvención en el futuro, tendrían que cumplirse las condiciones para una constatación de la transferencia de las subvenciones previstas. Esto ocurriría incluso si no hubiera ninguna prueba de que las partes habían tenido en cuenta las subvenciones previstas entre las contraprestaciones de la transacción. Todo lo que tendría que hacer una parte que participara en una diferencia ante un grupo especial de la OMC para demostrar la transferencia sería citar la teoría económica defendida por el Profesor Wachtel. No podemos aceptar que esto deba ser así.

[2300] Las Comunidades Europeas calculan que la transferencia directa de fondos a Spirit que se prevé que se producirá en el marco del programa de bonos KDFA es de 6,1 millones de dólares anuales mientras que las reducciones fiscales que se preveía que corresponderían a Spirit en el marco del programa de IRB hasta el final de 2006 ascendían a 1,1 millones de dólares anuales (véanse las estimaciones de los beneficios fiscales derivados de los IRB de Wichita, CE - Prueba documental 23).

[2301] *Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated Q 47*, Estados Unidos - Prueba documental 1213, página 85.

[2302] Véase *Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit AeroSystems, Incorporated Q 47*, Estados Unidos - Prueba documental 1213, página 45, y *Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc.*, 20 de noviembre de 2006, CE - Prueba documental 165, página 86.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.882 Aunque es posible que la posición de las Comunidades Europeas sea correcta, al Grupo Especial no se le ha presentado ninguna prueba que lo convenza de ello. Las Comunidades Europeas no pudieron siquiera aducir pruebas para definir más claramente su posición sobre si la transferencia se produjo mediante los acuerdos de suministro a largo plazo negociados en el momento de la venta o mediante un pago en efectivo hecho en ese momento. Dado que hemos constatado que no hay una presunción en favor de la transferencia en las circunstancias del presente asunto y, por lo tanto, que son necesarias por lo menos algunas pruebas para demostrar que la transferencia se ha producido, no podemos aceptar la alegación de las Comunidades Europeas.

7.883 Con respecto al argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no le han proporcionado la información y los documentos pertinentes necesarios para demostrar la existencia de transferencia, recordamos nuestro análisis de los documentos obrantes en el expediente, elaborados en el momento de la venta o en fecha próxima a ese momento, y aportados por los Estados Unidos en versiones expurgadas.[2303] Nuestro examen de esos documentos indica que no contienen pruebas de que la transferencia se produjera de la manera que afirman las Comunidades Europeas. Dada la naturaleza de los documentos, y el momento en que se elaboraron, a nuestro juicio se puede considerar que esto tiene alguna importancia. Por consiguiente, y también a la luz de las preocupaciones expresadas en la subsección que figura a continuación acerca del hecho de que se supone que la transferencia se produjo antes de la recepción de las subvenciones en litigio, nos abstenemos de inferir la conclusión que solicitan las Comunidades Europeas.

> La pertinencia del hecho de que se alega que la "transferencia" se produjo antes de la recepción de cualquiera de las subvenciones

7.884 La argumentación de las Comunidades Europeas sobre la transferencia es distinta de la expuesta en casos anteriores en los que se demostró la existencia de transferencia o en los que el beneficio de una subvención se "extinguió" con ocasión de la venta de una entidad jurídica porque la argumentación de las Comunidades Europeas se refiere a la transferencia de subvenciones que, en el momento de la venta, se preveía que se recibirían en el *futuro*.

7.885 Una dificultad evidente para aceptar la argumentación de las Comunidades Europeas es que, en el momento de la venta, que es el momento en el que se alega que se produjo la transferencia, no había ninguna garantía de que Spirit solicitaría realmente y recibiría todas las subvenciones objeto de las predicciones de las Comunidades Europeas.[2304] Si el Grupo Especial aceptara la argumentación de las Comunidades Europeas, llegaría a la conclusión de que la transferencia de determinadas "subvenciones" tuvo lugar en un momento en que las subvenciones no habían sido concedidas y podían no haberlo sido nunca. Aunque es posible que las partes en la venta ajustaran los términos y condiciones de la venta de Boeing Wichita previendo que Spirit recibiría determinadas subvenciones en el futuro, a juicio del Grupo Especial, no es correcto clasificar esto como "transferencia" de una subvención dado que las reducciones fiscales o transferencias directas de fondos esperadas podrían no haber sido recibidas en ningún momento por Spirit.

7.886 Si aceptáramos que subvenciones que se recibirán en el futuro pueden "transferirse" en el momento de la venta de una entidad jurídica, este razonamiento podría extenderse a los hechos de los casos de privatización, en los que las subvenciones podían "extinguirse" con ocasión de la venta de la entidad jurídica, antes o después de su recepción. A nuestro juicio, es problemático llegar a la conclusión de que una subvención que, en realidad, puede no recibirse en ningún momento se

[2303] Véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 252, párrafo 364.

[2304] En el momento de la venta, Spirit no había recibido ninguna de las subvenciones en litigio. Cuando se presentaron las comunicaciones escritas, Spirit había recibido algunas de las subvenciones que se preveían en el momento de la venta.

"extingue". Incluso si la contribución financiera se otorga finalmente, no será posible constatar que da lugar a una subvención porque el beneficio ya se habrá "extinguido", antes de la recepción de la contribución financiera. Esto plantea ciertos problemas lógicos, incluido el hecho de que un grupo especial formularía constataciones sobre la extinción de una "subvención" aunque la "subvención" nunca hubiera existido en realidad.

7.887 Los Estados Unidos destacan que, aunque las Comunidades Europeas estimaron que Spirit solicitaría y recibiría IRB por valor de 222 millones de dólares en 2007, en realidad Spirit no solicitó ningún IRB en ese año.[2305] Aunque las Comunidades Europeas aducen que Spirit compensará esto solicitando más IRB en años posteriores a medida que se intensifique la producción del Boeing 787, no hay ninguna garantía de que esto ocurra. Esto pone de relieve el carácter especulativo de la constatación que las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que formule.

7.888 La consecuencia de la aceptación de la argumentación de las Comunidades Europeas es que, en el futuro, si Spirit recibe realmente las contribuciones financieras asociadas a los IRB y los bonos KDFA, no se le podrá aplicar un derecho compensatorio porque habremos llegado a la conclusión de que Spirit no es, de hecho, el receptor del beneficio de la subvención. Por lo tanto, la aceptación de la argumentación de las Comunidades Europeas puede establecer una nueva defensa en los asuntos relativos a derechos compensatorios. En particular, cualquier entidad que experimente un cambio de propiedad antes de recibir una determinada subvención podrá aducir que no se le puede aplicar ningún derecho compensatorio porque el beneficio de la subvención "se transfirió" al vendedor en el momento de la venta. A falta de pruebas de que se produjo realmente una transferencia de esta naturaleza, no estamos convencidos de que las partes deban tener derecho a invocar esa defensa. Por lo tanto, no estamos dispuestos a sentar las bases de los argumentos en ese sentido formulando una constatación en favor de las Comunidades Europeas en el presente asunto.

7.889 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el beneficio de las subvenciones que recibirá Spirit se transfirió a Boeing en el momento de la venta de Boeing Wichita. Por lo tanto, el Grupo Especial constata que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing derivada de la emisión de los bonos KDFA es de 0 dólares.

vi) Conclusión

7.890 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que la transferencia directa de fondos derivada de la emisión de bonos KDFA es una contribución financiera en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, pero que las Comunidades Europeas no han demostrado que el beneficio de la contribución financiera se transfirió a Boeing. Por lo tanto, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la medida dé lugar a una subvención a Boeing.**

4. Estado de Illinois y municipios de dicho Estado

a) Introducción

7.891 Las Comunidades Europeas aducen que cada una de las cuatro medidas en litigio es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y es específica en el sentido del artículo 2 del mismo Acuerdo. Estiman que la cuantía total de las cuatro subvenciones a la división de LCA de Boeing es de aproximadamente 25 millones de dólares en el período 2002-2021.

[2305] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 253, párrafo 431.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.892 Los Estados Unidos aceptan que estas medidas son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, pero aducen que tres de las cuatro subvenciones no son específicas en el sentido del artículo 2 del mismo Acuerdo. Afirman, además, que cualquier cantidad que Boeing reciba después de 2006 es "especulativa" y no está comprendida en el mandato del Grupo Especial, y que el valor total de las cuatro subvenciones a la división de LCA de Boeing es de **[***]** millones de dólares en el período 2002-2006.

b) Las medidas en litigio

7.893 La alegación de las Comunidades Europeas se refiere a cuatro incentivos distintos que el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado (a saber, el condado de Cook y la ciudad de Chicago[2306]) otorgaron a Boeing como contrapartida por la decisión de Boeing de trasladar su sede social de Seattle a Chicago en 2001. Los tres primeros incentivos se derivan de la *Corporate Headquarters Relocation Act* [2307] ("CHRA"). La CHRA se promulgó el 1º de agosto de 2001, aproximadamente un mes antes de que Boeing trasladara su sede central a Chicago. La CHRA autorizaba la concesión de determinados incentivos a una "empresa que reúna las condiciones necesarias" y lleve a cabo un "proyecto idóneo". Los incentivos previstos en la CHRA comprendían lo siguiente:

a) el reembolso de hasta el 50 por ciento de los gastos de traslado ocasionados a una "empresa que reúna las condiciones necesarias"[2308];

b) la concesión de bonificaciones fiscales para el desarrollo económico de una economía en crecimiento ("EDGE") a una "empresa que reúna las condiciones necesarias" durante 15 años, en lugar de la bonificación fiscal normal de 10 años prevista en la Ley de bonificaciones fiscales EDGE[2309]; y

c) la reducción o el reembolso de una parte de los impuestos sobre la propiedad de una "empresa que reúna las condiciones necesarias" durante un máximo de 20 años.[2310]

7.894 Con arreglo a la CHRA, una "empresa que reúne las condiciones necesarias" es aquella que:

a) realiza actividades comerciales interestatales o intraestatales;

b) mantiene su sede social en un estado distinto de Illinois a fecha del 1º de agosto de 2001;

c) obtuvo ingresos mundiales anuales de 25.000 millones de dólares como mínimo en el año inmediatamente precedente a la solicitud de los beneficios autorizados por la CHRA; y

d) está dispuesta a comprometerse contractualmente a trasladar su sede social al Estado de Illinois como contrapartida por los beneficios autorizados por la CHRA.[2311]

[2306] La ciudad de Chicago se encuentra en el condado de Cook.
[2307] *Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207*, CE - Prueba documental 216.
[2308] 20 ILCS § 611/20, CE - Prueba documental 223.
[2309] 35 ILCS § 10/5-45(b), CE - Prueba documental 224.
[2310] 35 ILCS § 200/18-165(a)(8), CE - Prueba documental 225.
[2311] 20 ILL. COMP. STT. § 611/10, CE - Prueba documental 226.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.895 Con arreglo a la CHRA, "proyecto idóneo" significa:

> "... el traslado de la sede social de una empresa que reúne las condiciones necesarias desde un emplazamiento fuera de Illinois a un emplazamiento en Illinois, sea o no a un inmueble ya existente. Cuando el traslado implique una instalación inicial provisional en Illinois y el posterior traslado, antes de que hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor de esta Ley, a una instalación permanente, también en Illinois, todas esas actividades conjuntamente constituyen un 'proyecto idóneo' de conformidad con la presente Ley".[2312]

7.896 Para ser considerada una "empresa que reúne las condiciones necesarias" con un "proyecto idóneo", una empresa ha de cumplir todos estos requisitos. Además, la CHRA establece que, para obtener el reembolso de los costos de traslado, la "empresa que reúne las condiciones necesarias" disponía de plazo hasta el 1º de julio de 2004 para proponer un "proyecto idóneo".[2313] La CHRA establece también que, para obtener una bonificación fiscal EDGE de 15 años, la "empresa que reúne las condiciones necesarias" disponía de plazo hasta el 1º de julio de 2004 para proponer un "proyecto idóneo".[2314] La CHRA confería tanto a la ciudad de Chicago como al condado de Cook, en tanto que distritos fiscales, la autoridad de reducir o reembolsar determinados impuestos sobre la propiedad, siempre que esas reducciones o reembolsos fiscales estuvieran ya aprobados al 1º de agosto de 2006.[2315]

7.897 El objeto de la CHRA, según se indica en la propia Ley, es alentar el traslado de sedes centrales internacionales de grandes empresas multinacionales a un emplazamiento en Illinois "por medio de incentivos ... que no podrían obtenerse de otra forma en virtud de los programas de incentivos vigentes".[2316]

7.898 Boeing ha hecho uso de todos estos incentivos otorgados en virtud de la CHRA.

7.899 En primer lugar, Boeing y el Estado de Illinois suscribieron en marzo de 2002 un Acuerdo Marco al amparo de la *Corporate Headquarters Relocation Act*, en virtud del cual el Estado de Illinois se comprometía a reembolsar a Boeing una parte de sus gastos de traslado.[2317] El reembolso de los costos de traslado de la sede social se efectúa por medio de una o varias donaciones abonadas anualmente: i) durante un período de hasta 10 años o ii) hasta que el 50 por ciento de los gastos de la "empresa que reúne las condiciones necesarias" hayan sido reembolsados, si esto último ocurre antes de que haya transcurrido el período de 10 años.[2318] La cuantía de la donación anual no puede, sin embargo, exceder del 50 por ciento de la cuantía total de los impuestos sobre la renta retenidos por la "empresa que reúne las condiciones necesarias" a sus empleados en la sede central en el año civil precedente.[2319] Estos reembolsos se abonan con cargo al Fondo para la ayuda al traslado de sedes sociales, que se constituye con los impuestos sobre la renta de las personas físicas pagados por los empleados de la "empresa que reúne las condiciones necesarias". En particular, se transfiere al Fondo el 50 por ciento de la cantidad global de los impuestos sobre la renta retenida en el año civil

---

[2312] 20 ILL. COMP. STAT. § 611/10, CE - Prueba documental 226.

[2313] 20 ILCS § 611/20(a), CE - Prueba documental 223.

[2314] 35 ILCS § 10/5-45(b), CE - Prueba documental 224; y 20 ILCS § 611/20(a), CE - Prueba documental 223.

[2315] Véase 35 ILCS § 200/18-165(a)(8), CE - Prueba documental 225.

[2316] *Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207*, CE - Prueba documental 216.

[2317] Véase *Corporate Headquarters Relocation Act Master Agreement between The Illinois Department of Commerce and Community Affairs and The Boeing Company*, 27 de marzo de 2002, CE - Prueba documental 228.

[2318] 20 ILCS § 611/20(b)(6), CE - Prueba documental 223.

[2319] 20 ILCS § 611/20(b)(7), CE - Prueba documental 223.

precedente a los empleados en la sede central de la "empresa que reúne las condiciones necesarias".[2320]

7.900 En segundo lugar, Boeing y el Estado de Illinois suscribieron, el 27 de marzo de 2002, un acuerdo fiscal EDGE.[2321] La bonificación fiscal que obtenía Boeing consistía en una reducción, en la cuantía de la bonificación, de la obligación fiscal de la empresa respecto del impuesto estatal sobre la renta. Con arreglo al Convenio EDGE, la bonificación EDGE equivale al 60 por ciento de los impuestos estatales sobre la nómina de los empleados de Boeing.[2322]

7.901 En tercer lugar, Boeing solicitó y obtuvo las reducciones del impuesto sobre la propiedad previstas en la CHRA. Esas reducciones fiscales entraron en vigor cuando la ciudad y el condado aprobaron las respectivas ordenanzas[2323] y se suscribieron con Boeing sendos acuerdos conexos.[2324] En virtud del acuerdo de reembolso de impuestos suscrito entre la ciudad de Chicago y Boeing, así como de la correspondiente ordenanza de aprobación aprobada por el Ayuntamiento, la ciudad de Chicago ha otorgado a Boeing, desde 2002, una reducción de los impuestos sobre la propiedad.[2325] En particular, la ciudad de Chicago se comprometió a abonar a Boeing anualmente desde 2002 hasta 2021 (o hasta la expiración del contrato de arrendamiento de Boeing, si ésta tuviera lugar antes de 2021)[2326], el reembolso de las cuotas aplicables de los impuestos generales sobre los bienes inmuebles que gravan a Boeing[2327] pagados a la ciudad de Chicago, el Organismo de Financiación Escolar, el Consejo de Educación y el Fondo para Bibliotecas de la ciudad.[2328] En virtud del acuerdo de reembolso de impuestos entre el condado de Cook y Boeing, y la correspondiente ordenanza de aprobación aprobada por la Junta de Administradores del condado de Cook, el condado de Cook también ha abonado a Boeing reembolsos del impuesto sobre la propiedad desde 2002.[2329] En particular, el condado de Cook se comprometió a reembolsar a Boeing durante 20 años -es decir, desde 2002 hasta 2021, o hasta el último año del contrato de arrendamiento de Boeing, si éste expirara

---

[2320] 20 ILCS § 611/30, CE - Prueba documental 232.

[2321] *EDGE Tax Credit Agreement between the State of Illinois and The Boeing Company*, 27 de marzo de 2002, CE - Prueba documental 237.

[2322] *EDGE Tax Credit Agreement between the State of Illinois and The Boeing Company*, 27 de marzo de 2002, CE - Prueba documental 237, página 5, § 2.B.

[2323] *An Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company*, CE - Prueba documental 244; *An Ordinance of the County of Cook, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company*, CE - Prueba documental 245.

[2324] *Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company*, 1º de noviembre 2001, CE - Prueba documental 246; *Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 247.

[2325] *Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 247, páginas 2 y 3.

[2326] *Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 247, páginas 5 y 6.

[2327] Por impuestos generales sobre los bienes inmuebles que gravan a Boeing se entiende los impuestos generales *ad valorem* sobre los bienes inmuebles que Boeing está obligada a pagar respecto de las dos parcelas tributarias privadas que constituyen el terreno y el edificio de Boeing en Chicago. *Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 247, página 4.

[2328] *Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company*, 1º de noviembre 2001, CE - Prueba documental 247, páginas 2 y 3.

[2329] Véase *Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 246.

antes de 2021- los impuestos generales sobre los bienes inmuebles que gravan a Boeing pagados al condado y al Distrito de la Reserva Forestal respecto del edificio de su sede social.[2330]

7.902 Además de los tres incentivos proporcionados en virtud de la CHRA, la ciudad de Chicago aceptó pagar 1 millón de dólares para rescindir el contrato de arrendamiento del anterior arrendatario del edificio de la nueva sede social de Boeing. La ciudad de Chicago efectuó el pago con el fin de que Boeing pudiera trasladarse a ese espacio de oficinas para septiembre de 2001. Inmediatamente después de que la ciudad se comprometiera a efectuar el pago de 1 millón de dólares, el 10 de mayo de 2001, el arrendador y Boeing formalizaron un contrato de arrendamiento por 15 años (el "contrato de arrendamiento de Boeing").[2331] La ciudad hizo efectivo el pago el 15 de enero de 2003, en virtud de un acuerdo de compensación por la terminación del contrato de arrendamiento entre 100 North Riverside, LLC, y la ciudad de Chicago. En dicho acuerdo se señala que la ciudad hizo el pago para "persuadir al arrendatario de que consienta en terminar el contrato de arrendamiento de larga duración por precio superior al de mercado suscrito con Morton {el anterior arrendatario}".[2332] De esta forma fue posible "poner las plantas 25 a 28 a disposición de Boeing y consumar el traslado de Boeing".[2333]

c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.903 Las Comunidades Europeas presentan por separado un análisis de la contribución financiera para cada una de estas cuatro medidas. En primer lugar, las Comunidades Europeas aducen que los reembolsos a Boeing por sus gastos de traslado constituyen transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2334] Subsidiariamente, aducen que "al utilizar retenciones del impuesto sobre la renta para financiar la donación, el Estado de Illinois también está condonando ingresos fiscales que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1".[2335] En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que, en virtud de las bonificaciones fiscales EDGE de 15 años, el Estado de Illinois ha de condonar ingresos tributarios que en otro caso hubiera percibido de Boeing, ya que la obligación tributaria de Boeing se reduce en la cuantía de la bonificación. Según las Comunidades Europeas, esos ingresos públicos condonados o no recaudados constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[2336] En tercer lugar, las Comunidades Europeas aducen que la suma de las contribuciones de la ciudad de Chicago y el condado de Cook en virtud de los acuerdos de reembolso de impuestos y las correspondientes ordenanzas puede considerarse, bien como una transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, bien como la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[2337] En cuarto lugar, las Comunidades Europeas aducen que el pago efectuado por la ciudad de Chicago al arrendador de Boeing para la rescisión del contrato de arrendamiento constituye una transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.[2338]

[2330] *Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company*, 1º de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 246, páginas 8 y 9, § 4.2.

[2331] *Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago*, 15 de enero de 2003, CE - Prueba documental 217, página 2.

[2332] *Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago*, 15 de enero de 2003, CE - Prueba documental 217, página 2.

[2333] *Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago*, 15 de enero de 2003, CE - Prueba documental 217, página 2.

[2334] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 381.

[2335] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 382.

[2336] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 402.

[2337] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 427.

[2338] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 448.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.904 Las Comunidades Europeas también presentan por separado un análisis del beneficio respecto de cada una de estas cuatro medidas. Sin embargo, los argumentos que exponen sobre cada una de las cuatro medidas son muy similares. En lo que concierne a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas aducen, respecto de cada una de las cuatro medidas, que: i) las contribuciones financieras otorgan a la división de LCA de Boeing "ventajas en condiciones que no son de mercado"[2339]; ii) Boeing "no está obligada a pagar nada a cambio" de esas contribuciones financieras[2340]; iii) las ventajas que se otorgan a la división de LCA de Boeing mediante esas contribuciones financieras "dan lugar a una reducción de los costos generales de Boeing"[2341]; iv) estos tipos de contribuciones financieras no pueden obtenerse en el mercado, ya que, por definición, "sólo un gobierno" puede otorgarlas[2342]; y v) una parte de esos reembolsos "está vinculada a la producción de aeronaves comerciales de Boeing".[2343]

7.905 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos no discuten que cada una de las cuatro medidas constituye una contribución financiera en el sentido de los incisos i) o ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC[2344], y que los Estados Unidos no discuten que cada una de las contribuciones financieras otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2345]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.906 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos aducen, bajo el subtítulo "Contribución financiera/beneficio", que las Comunidades Europeas han sobreestimado el valor de las subvenciones otorgadas a Boeing.[2346] Sin embargo, no discuten que cada una de las cuatro medidas constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, ni que cada una de esas cuatro contribuciones otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del mismo Acuerdo. Además, en sus respuestas a las preguntas 13[2347], 14[2348], y 368[2349] del Grupo Especial, los Estados Unidos convienen en que cada una de las cuatro

[2339] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 386, 407, 432 y 451.
[2340] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 387, 408, 433 y 452.
[2341] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 388, 409, 434 y 453.
[2342] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 388, 409, 434 y 453.
[2343] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 389, 410, 435 y 454.
[2344] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 272, 286, 297 y 308.
[2345] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 277, 290, 302 y 309.
[2346] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 662 y 663 (en relación con la cuantía de los gastos de traslado reembolsados a Boeing), 669 (en relación con la cuantía de la bonificación fiscal EDGE reclamada por Boeing) y 679 (en relación con la cuantía de las reducciones del impuesto sobre la propiedad reclamadas por Boeing). Los Estados Unidos no discuten la estimación que hacen las Comunidades Europeas de la subvención a la división de LCA de Boeing derivada del pago por la terminación del contrato de arrendamiento. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 682.
[2347] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 29 ("La rescisión del contrato de arrendamiento por la ciudad de Chicago es una subvención que es específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.").
[2348] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 14, párrafos 34 y 35 ("El reembolso de determinados gastos de traslado por el Estado de Illinois en virtud de la *Corporate Headquarters Relocation Act* ('CHRA') constituye una subvención de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC. ... La reducción del impuesto sobre la propiedad otorgada por la ciudad de Chicago a Boeing puede considerarse una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC ...").
[2349] En su respuesta a la pregunta 368, los Estados Unidos confirmaron que, en lo que concierne al reembolso de los gastos de traslado de la sede social, la bonificación fiscal EDGE y las reducciones del impuesto sobre la propiedad, el objeto de los argumentos de la primera comunicación escrita de los Estados Unidos basados en el "carácter especulativo" de esas bonificaciones fiscales, reducciones y reembolsos es impugnar la "cuantificación" de las supuestas subvenciones efectuada por las Comunidades Europeas, y no la "existencia de las supuestas subvenciones de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1".

medidas impugnadas por las Comunidades Europeas es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.907 En este asunto las Comunidades Europeas aportan pruebas y argumentos jurídicos para acreditar por qué cada una de las cuatro medidas impugnadas constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC y por qué cada contribución financiera otorga un beneficio en el sentido párrafo 1 b) del artículo 1 del mismo Acuerdo. Los Estados Unidos no discuten que cada una de las cuatro medidas impugnadas constituye una subvención en el sentido del artículo 1. Después de examinar las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas, el Grupo Especial no ve nada que pueda fundamentar una conclusión diferente.

7.908 En consecuencia, el Grupo Especial constata que cada una de las cuatro medidas impugnadas constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.909 Las Comunidades Europeas aducen que cada una de las cuatro subvenciones es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.910 Con respecto a las tres subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA, las Comunidades Europeas afirman lo siguiente: i) Boeing es la única empresa que ha cumplido la definición de "empresa que reúne las condiciones necesarias" de conformidad con la CHRA, por lo que es la única empresa que ha recibido esas subvenciones[2350]; ii) a consecuencia de la expiración de plazos reglamentarios para solicitar estas subvenciones, ninguna empresa distinta de Boeing las recibirá nunca[2351]; y iii) numerosas publicaciones oficiales, declaraciones de miembros de la Asamblea General de Illinois, notas de prensa y otras fuentes demuestran que la CHRA estaba concebida específicamente para Boeing.[2352] Las Comunidades Europeas aducen, por lo tanto, que las subvenciones en virtud de la CHRA, a saber, i) el reembolso de los gastos de traslado, ii) las bonificaciones fiscales EDGE de 15 años y iii) la reducción o reembolso de impuestos sobre la propiedad, son todas específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[2353] Además, las Comunidades Europeas aducen que las reducciones del impuesto sobre la propiedad son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque "las dos ordenanzas en litigio en este asunto son específicas para Boeing exclusivamente, como lo son los acuerdos fiscales que Boeing suscribió con la ciudad y el condado".[2354]

7.911 Las Comunidades Europeas aducen que la subvención derivada de la rescisión del contrato de arrendamiento es específica *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque el acuerdo de terminación del contrato de arrendamiento se aplica, con arreglo a sus términos, únicamente a Boeing. Las Comunidades Europeas señalan que este pago fue sencillamente una donación de la ciudad de Chicago que consistió en un solo pago.[2355] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas aducen que la subvención es, en cualquier caso, específica *de facto* de

[2350] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 390 y 391, 411, 415 y 441.
[2351] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 391, 412 y 443.
[2352] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 392-395, 412-414, 442 y 443.
[2353] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 390, 411 y 442.
[2354] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 436.
[2355] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 455.

conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque beneficia sólo a una empresa, a saber, Boeing.[2356]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.912 Los Estados Unidos aducen que las tres subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA no son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.913 En primer lugar, los Estados Unidos aducen que los reembolsos de gastos de traslado no son específicos, porque: i) la CHRA no es específica *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, puesto que "no está limitada explícitamente a Boeing o empresas similares"; ii) la CHRA no es específica de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque "contiene criterios objetivos que rigen el derecho a obtener el reembolso de los costos y la cuantía del reembolso"; y iii) aunque Boeing fue la única empresa que llegó a obtener el reembolso de los gastos de traslado en virtud de la CHRA, ello no indica que exista una especificidad *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, habida cuenta de "la amplitud del grupo de beneficiarios definido de manera neutral y de la corta duración de este programa".[2357]

7.914 En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que las bonificaciones fiscales EDGE de 15 años otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA no son específicas, porque: i) la Ley de bonificaciones fiscales EDGE "no está limitada explícitamente a determinadas empresas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2"; ii) la Ley de bonificaciones fiscales EDGE "contiene criterios objetivos que rigen el derecho a obtener las bonificaciones fiscales y su cuantía", de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 2; iii) las bonificaciones fiscales EDGE están "ampliamente disponibles para una variedad de empresas de Illinois que cumplen las prescripciones de la Ley {sobre las bonificaciones fiscales EDGE}", por lo que no son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2; y iv) sólo durante la prórroga de cinco años prevista en la Ley sobre traslados existe una bonificación fiscal EDGE que no está disponible para las empresas no contempladas en la CHRA, lo cual, sin embargo, es irrelevante para esta diferencia, puesto que se trata de un acontecimiento futuro.[2358]

7.915 En tercer lugar, los Estados Unidos aducen que las reducciones del impuesto sobre la propiedad no son específicas "porque la legislación de Illinois permite que cualquier distrito fiscal del Estado reduzca los impuestos sobre la propiedad de numerosos tipos de empresas".[2359]

7.916 Los Estados Unidos no discuten que el pago efectuado para la rescisión del contrato de arrendamiento es específico en el sentido del artículo 2.[2360]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.917 Las partes están de acuerdo en que una de las cuatro subvenciones, a saber, el pago efectuado para la rescisión del contrato de arrendamiento, es específica en el sentido del artículo 2.[2361]

[2356] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 456.
[2357] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 664.
[2358] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 670-672.
[2359] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 680.
[2360] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 683; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 29 ("La rescisión del contrato de arrendamiento por la ciudad de Chicago es una subvención que es específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.").
[2361] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 683; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 29 ("La rescisión del contrato de arrendamiento por la ciudad de Chicago es una subvención que es específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.").

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Su discrepancia se centra principalmente en la cuestión de si las tres subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. A juicio del Grupo Especial, las tres subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA son claramente específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.918 En primer lugar, Boeing es la única empresa que ha cumplido la definición legal de "empresa que reúne las condiciones necesarias" y que tiene un "proyecto idóneo", y no se discute que Boeing es la única empresa que ha llegado a recibir estas subvenciones.[2362] El hecho de que Boeing fuera la única empresa que llegó a recibir estas subvenciones tal vez no resulte sorprendente si se tiene en cuenta que, como han afirmado las Comunidades Europeas -sin que esas afirmaciones hayan sido refutadas-, sólo un pequeño grupo de empresas estadounidenses (menos de 75) radicadas fuera de Illinois obtuvieron ingresos de más de 25.000 millones de dólares en 2002, y ninguna de ellas había anunciado tener planes de trasladarse a Illinois dentro del período pertinente.[2363]

7.919 En segundo lugar, dado que los plazos reglamentarios para solicitar estas subvenciones han expirado, ninguna empresa distinta de Boeing las obtendrá nunca.[2364] Como hemos explicado *supra*, en la CHRA se dispone que, para obtener el reembolso de los costos de traslado, la "empresa que reúne las condiciones necesarias" tenía que proponer un "proyecto idóneo" no más tarde del 1º de julio de 2004. En la CHRA se estipula también que, para recibir una bonificación fiscal EDGE de 15 años, la "empresa que reúne las condiciones" tenía que proponer un "proyecto idóneo" no más tarde del 1º de julio de 2004. La CHRA facultó a la ciudad de Chicago y al condado de Cook, en tanto que distritos fiscales, para reducir o reembolsar determinados impuestos sobre la propiedad, siempre que esas reducciones o reembolsos estuvieran aprobados a fecha del 1º de agosto de 2006.

7.920 En tercer lugar, el hecho de que Boeing sea la única empresa que ha llegado a recibir, y la única que recibirá jamás, estas subvenciones no es una coincidencia, dadas las numerosas publicaciones oficiales, declaraciones de miembros de la Asamblea General de Illinois, notas de prensa y otras fuentes que demuestran que la CHRA estaba concebida específicamente para Boeing.[2365] Entre otras cosas, en una publicación del Departamento de Comercio y Asuntos Comunitarios de Illinois se explica que la CHRA "fue refrendada en cuanto a su concepto por los cuatro jefes de los grupos parlamentarios de la Asamblea en abril {de 2001}, en el curso de las negociaciones con The Boeing Company".[2366] En una publicación de la Comisión Económica y Fiscal de Illinois se explica que "{a}demás de los incentivos financieros y fiscales, algunos Estados han hecho uso de incentivos adaptados a empresas específicas, a fin de entablar guerras de pujas con otros Estados, como hizo Illinois al obtener la sede social de Boeing".[2367] Los legisladores llamaban a la CHRA el "paquete Boeing"[2368], o pusieron claramente de manifiesto de otra forma que entendían

[2362] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 390 y 391, 411, 415, 441.

[2363] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, nota 607 (donde se cita el artículo *The 500 Largest U.S. Corporations*, de la revista *Fortune*, 15 de abril de 2002, CE - Prueba documental 230, F-1).

[2364] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 391, 412, 443.

[2365] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 392-395, 412-414, 442 y 443.

[2366] Nota interna dirigida a los miembros de la Asamblea General por Pam McDonough, Directora del Departamento de Comercio y Asuntos Comunitarios, en relación con la *Corporate Headquarters Relocation Act*, 23 de mayo de 2001.

[2367] *Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois*, agosto de 2001, CE - Prueba documental 221, página 20.

[2368] Véase, por ejemplo, *State of Illinois, 92nd General Assembly, House of Representatives, Transcription Debate, 69th Legislative Day*, 31 de mayo de 2001, CE - Prueba documental 234, página 105.

que la Ley se hacía específicamente para Boeing.[2369] En una nota de prensa emitida por el Gobierno de Illinois cuando Boeing anunció que trasladaría su sede social a Chicago se lee: "el Gobernador dijo que se pediría a la Asamblea General que introdujera pequeñas modificaciones en los programas de incentivos vigentes para satisfacer las necesidades específicas de Boeing. La legislación se presentará en el período de sesiones en curso".[2370]

7.921 Los Estados Unidos no discuten ninguno de esos hechos, sino que aducen que, pese a ellos, las Comunidades Europeas no han demostrado que las subvenciones sean específicas. El Grupo Especial considera que los argumentos de los Estados Unidos no son convincentes.

7.922 Los Estados Unidos aducen que la definición de "empresa que reúne las condiciones necesarias" y de "proyecto idóneo" no es específica *de jure* conforme al párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque "no está limitada explícitamente a Boeing o empresas similares", y que no es específica con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque "contiene criterios objetivos que rigen el derecho a obtener el reembolso de los costos y la cuantía del reembolso". A juicio del Grupo Especial, estos argumentos, aun si fueran correctos, no son pertinentes, ya que las Comunidades Europeas arguyen que las subvenciones son específicas *de facto* conforme al párrafo 1 c) del artículo 2 del *Acuerdo SMC*. El artículo 2 dispone en su párrafo 1 c) que una subvención puede ser específica *de facto* "aun cuando" de la aplicación de los principios enunciados en los apartados a) y b) resulte una "apariencia" de no especificidad. El uso de la expresión "aun cuando" indica que, si de ese análisis se sigue una constatación de la especificidad *de facto*, puede prescindirse de cualquier apariencia de no especificidad derivada de lo dispuesto en los apartados a) y b). Por lo tanto, si una subvención es específica *de facto* conforme al párrafo 1 c) del artículo 2, con ello queda resuelta la cuestión.

7.923 Los Estados Unidos aducen que, aunque Boeing fue la única empresa que llegó a recibir las subvenciones de la CHRA, ello no indica que exista especificidad *de facto* conforme al párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, habida cuenta de "la corta duración de este programa".[2371] El Grupo Especial está de acuerdo en que el párrafo 1 c) del artículo 2 dispone que, al considerar la especificidad *de facto*, un Grupo Especial ha de tener en cuenta "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". Hemos tenido en cuenta esta consideración. Sin embargo, lejos de poner en cuestión la conclusión de que las subvenciones son, *de facto*, específicas para Boeing, el hecho de que el plazo legal para solicitar las subvenciones de la CHRA fuera el período comprendido entre 2001 y 2006 simplemente refuerza la idea de que esas subvenciones estaban concebidas específicamente para Boeing.

7.924 Los Estados Unidos aducen que sólo durante la prórroga de 5 años prevista en la CHRA existe una bonificación fiscal EDGE a la que no tienen acceso las empresas no contempladas en la CHRA, es decir, aquellas que no sean "empresas que reúnen las condiciones necesarias" con

---

[2369] Véase, por ejemplo, *State of Illinois, 92nd General Assembly, House of Representatives, Transcription Debate, 69th Legislative Day*, 31 de mayo de 2001, CE - Prueba documental 234, página 103 (Declaración del parlamentario Franks ante la Cámara) ("Creo que es importante que el estado ofrezca incentivos a Boeing."), página 98 (Declaración del parlamentario Wojcik ante la Cámara) ("Felicito al Gobernador y felicito al Departamento de Comercio y Asuntos Comunitarios por sus denodados esfuerzos por traer Boeing a Illinois."), página 97 (Declaración del parlamentario Mulligan ante la Cámara) ("Lo que necesitamos hacer es seguir trabajando para que empresas como Boeing se trasladen aquí."), página 95 (Declaración del parlamentario Fritchey ante la Cámara) ("Siento mucho respeto por las personas que participan en la negociación del paquete Boeing, ya sean del Estado, del Departamento de Comercio y Asuntos Comunitarios o los legisladores intervienen en ellas.").

[2370] *Press Release from the Office of Illinois Governor George Ryan, "Governor Ryan, Mayor Daley Welcome Boeing's Global Headquarters to Chicago"*, 10 de mayo de 2001, CE - Prueba documental 215.

[2371] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 664.

arreglo a dicha Ley.[2372] Dicho de otro modo, los Estados Unidos aducen -según entiende el Grupo Especial- que durante los 10 primeros años de la bonificación fiscal EDGE la subvención no es específica, y que únicamente habría una subvención específica en los 5 últimos años de la bonificación fiscal EDGE de 15 años. Sin entrar a examinar si, a los efectos del artículo 2 del Acuerdo SMC, las bonificaciones fiscales EDGE de 15 años otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA pueden dividirse en una subvención de 10 años y otra de 5 años, el argumento de los Estados Unidos se apoya en una premisa falsa, a saber, que "durante los 10 primeros años, las ventajas obtenidas por Boeing son las mismas que obtendría cualquier otro beneficiario de las bonificaciones fiscales EDGE".[2373] En primer lugar, en la CHRA se dispone que, al hacer uso de la bonificación fiscal EDGE de 15 años, la "empresa que reúne las condiciones necesarias" "descuenta de su obligación fiscal respecto del impuesto estatal sobre la renta, durante todo el período de 15 años, *no más del 60 por ciento* de la bonificación máxima anual que, de no ser por esta disposición, le correspondería conforme a esta Ley".[2374] Así pues, la *cuantía* de la bonificación fiscal EDGE que obtiene una "empresa que reúne las condiciones necesarias" también es diferente. En segundo lugar, aunque la Ley sobre las bonificaciones fiscales EDGE dispone que, por lo general, la bonificación fiscal no puede reclamarse "respecto de ningún puesto de trabajo que el contribuyente traslade de un emplazamiento en Illinois a otro emplazamiento en Illinois", la CHRA prevé que "todo empleado de jornada completa de una empresa que reúna las condiciones necesarias que sea trasladado a Illinois con motivo de un proyecto idóneo *será considerado nuevo empleado* a efectos de la presente Ley".[2375] Por lo tanto, las *clases* de bonificación fiscal que puede reclamar una "empresa que reúne las condiciones necesarias" al amparo de la bonificación fiscal EDGE son diferentes. Resumiendo, resulta claro que durante "los 10 primeros años", las ventajas que obtiene Boeing *no* son las mismas que obtendría cualquier otro beneficiario de las bonificaciones fiscales EDGE. El Grupo Especial recuerda que el objeto de la CHRA, según se indica en la propia Ley, es alentar el traslado de las sedes internacionales de grandes empresas multinacionales a un emplazamiento en Illinois "por medio de incentivos ... que no podrían obtenerse de otra forma en virtud de los programas de incentivos vigentes.[2376]

7.925 Por último, los Estados Unidos aducen que las reducciones del impuesto sobre la propiedad no son específicas "porque la legislación de Illinois permite que cualquier distrito fiscal del Estado reduzca los impuestos sobre la propiedad de numerosos tipos de empresas".[2377] En apoyo de este argumento, los Estados Unidos remiten al Grupo Especial a la disposición del código fiscal de Illinois por la que se autoriza a los distritos fiscales a reducir los impuestos sobre la propiedad de "empresas comerciales e industriales", "instituciones académicas o de investigación", "asociaciones históricas", "instalaciones recreativas", "viviendas para ancianos", "inmuebles utilizados para carreras hípicas o de automóviles" y "sedes sociales trasladadas".[2378] El Grupo Especial acepta que la legislación de Illinois permite que cualquier distrito fiscal del Estado reduzca los impuestos sobre la propiedad que gravan ramas de actividad de muy diversos tipos. Sin embargo, el Grupo Especial no alcanza a ver la pertinencia de este hecho, ya que observa que en la disposición del código fiscal de Illinois en la que figura esa autorización queda claro que cada una de las empresas y ramas de producción enumeradas es objeto de *un conjunto diferente de términos, condiciones y limitaciones*.

[2372] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 670-672.

[2373] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 261, párrafo 454.

[2374] 35 ILCS § 10/5-45(b), CE - Prueba documental 224 (las cursivas no figuran en el original). Véase también *Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois*, agosto de 2001, CE - Prueba documental 221, página 19 (donde se explica que "{e}n el acuerdo inicial con Boeing, no estaba incluida la disposición relativa al 60 por ciento, pero los legisladores querían que esa disposición se incluyera en el proyecto de ley, lo que Boeing posteriormente aceptó").

[2375] *Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207*, CE - Prueba documental 216.

[2376] *Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207*, CE - Prueba documental 216.

[2377] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 680.

[2378] 35 ILL. COMP. STAT. § 200/18-165, CE - Prueba documental 225.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.926 Por ejemplo, la *duración* de estas reducciones del impuesto sobre la propiedad es diferente en cada caso: no más de 10 años en el caso de la mayoría de las "empresas comerciales e industriales" (salvo la urbanización de al menos 500 acres, en cuyo caso es de 20 años como máximo), las "carreras hípicas y de automóviles" y las "instalaciones recreativas"; no más de 15 años en el caso de las "viviendas para ancianos"; al menos 15 años en el caso de las "instituciones académicas o de investigación"; y no más de 20 años en el caso de las "sedes sociales trasladadas". Por poner otro ejemplo, la *cuantía máxima en dólares* que puede reclamarse es diferente: no más de 3 millones de dólares en el caso de las "viviendas para ancianos"; por lo general no más de 4 millones de dólares en el caso de las "empresas comerciales e industriales (salvo la urbanización de al menos 500 acres, en cuyo caso son 12 millones de dólares como máximo); no más de 5 millones de dólares en el caso de las "carreras hípicas" y las "instituciones académicas o de investigación"; no se expresa un límite máximo en dólares en el caso de las "carreras de automóviles", las "asociaciones históricas" o las "instalaciones recreativas". Más aún, en esta disposición se establecen *métodos diferentes para calcular las reducciones del impuesto sobre la propiedad aplicables* a las diferentes empresas y ramas de actividad enumeradas. En algunos casos (por ejemplo, en el de las "empresas comerciales e industriales"), hay una metodología muy detallada. En otros, no se determina un método de cálculo. Como señalan los propios Estados Unidos, los métodos para calcular las reducciones del impuesto sobre la propiedad aplicables en el caso de Boeing se consignan en sendos acuerdos suscritos con la ciudad de Chicago y el condado de Cook.[2379] Además, en la disposición se establecen normas

[2379] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 674. Los Estados Unidos tratan por extenso la cuestión de la fórmula en los párrafos 675-677 de su primera comunicación escrita:

> "En los dos acuerdos -que son, con arreglo a sus términos, sustancialmente idénticos- se establece una fórmula para determinar el valor de las reducciones del impuesto sobre la propiedad que Boeing puede obtener por ocupar su sede social de 100 North Riverside Plaza en Chicago. En concreto, el valor de las reducciones del impuesto sobre la propiedad es el producto de: a) la parte de la factura fiscal total del impuesto sobre la propiedad devengado respecto del inmueble que Boeing ha pagado en un determinado ejercicio; y b) la 'parte asignable' de esa factura fiscal total que puede atribuirse a los impuestos de la ciudad de Chicago o el condado de Cook, según corresponda. Así, por ejemplo, si la parte correspondiente a Boeing de la factura fiscal total del impuesto devengado respecto del inmueble en un determinado ejercicio fuera de 50 dólares sobre un total de 150 dólares, y la 'parte asignable' de esa factura fiscal total atribuible a la ciudad de Chicago (independientemente de otras jurisdicciones) fuera del 80 por ciento, Boeing tendría derecho a obtener de la ciudad de Chicago una reducción del impuesto sobre la propiedad de 40 dólares.
>
> Sin embargo, en los dos acuerdos se prevén determinadas limitaciones al derecho de Boeing de obtener reducciones del impuesto sobre la propiedad. En primer lugar, el valor de la reducción fiscal de Boeing -inmueble- no puede exceder de la razón entre los pies cuadrados arrendables arrendados a Boeing y ocupados por Boeing y el número total de pies cuadrados arrendables del inmueble. Con arreglo a los acuerdos, esa razón es de 0,3573. Dicho de otro modo, no obstante la fórmula expuesta en el párrafo precedente, la reducción total del impuesto sobre la propiedad de Boeing no puede exceder del 35,73 por ciento de la factura fiscal total del impuesto sobre la propiedad respecto del inmueble. Así, si Boeing ocupara la mitad del inmueble, y pagara, por lo tanto, 50 dólares del total de 100 dólares del impuesto total pagadero respecto del inmueble (y suponiendo de nuevo que la 'parte asignable' de la factura fiscal total del impuesto respecto del inmueble atribuible a la ciudad de Chicago fuera el 80 por ciento), tendría derecho a obtener de la ciudad de Chicago una reducción del impuesto sobre la propiedad de sólo 35,73 dólares, en lugar de 40 dólares.
>
> En segundo lugar, el derecho de Boeing a la reducción de sus impuestos sobre la propiedad depende además del número de empleados que mantenga en su sede social del edificio de 100 North Riverside. Si Boeing mantiene 500 empleados o más en ese emplazamiento, puede obtener el 100 por ciento de la cifra calculada según la fórmula de los párrafos precedentes. Sin embargo, si tiene menos de 500 empleados, su reducción del impuesto sobre

diferentes en relación con cuáles son los *tipos de inmueble* que pueden ser objeto de la reducción del impuesto sobre la propiedad otorgada a un determinado tipo de empresa o rama de actividad.

7.927 A nuestro juicio, el hecho de que la legislación de Illinois permita a las autoridades fiscales otorgar reducciones del impuesto sobre la propiedad diferentes a empresas y ramas de actividad diferentes, con arreglo a diferentes conjuntos de términos, condiciones y limitaciones, no pone en entredicho que las reducciones del impuesto sobre la propiedad otorgadas a las "empresas que reúnen las condiciones necesarias" (es decir, a Boeing) en virtud de la CHRA no son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial recuerda de nuevo que el objeto de la CHRA, según se indica en la propia Ley, es alentar el traslado de las sedes centrales internacionales de grandes empresas multinacionales a un emplazamiento en Illinois "por medio de incentivos ... que no podrían obtenerse de otra forma en virtud de los programas de incentivos vigentes".[2380]

7.928 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la CHRA son específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, por lo que no es necesario constatar si las reducciones y reembolsos del impuesto sobre la propiedad son también específicas *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial recuerda que las partes están de acuerdo en que el pago para la rescisión del contrato de arrendamiento es específico en el sentido del artículo 2.[2381]

e) La cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.929 Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía total de las cuatro subvenciones a la división de LCA de Boeing es de aproximadamente 25 millones de dólares en el período 2002-2021. Más específicamente, las Comunidades Europeas estiman que: i) la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de los reembolsos por traslado entre 2002 y 2011 (o hasta que los costos de traslado sean pagados íntegramente) es de 4,3 millones de dólares; ii) la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las bonificaciones fiscales EDGE es de 8,5 millones de dólares entre 2003 y 2017; iii) la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las reducciones del impuesto local sobre la propiedad otorgadas por la ciudad de Chicago y el condado de Cook es de 11,5 millones de dólares entre 2002 y 2021; y iv) la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante del pago para la rescisión del contrato de arrendamiento es de 0,5 millones de dólares en 2003.[2382]

> la propiedad se aminora de la siguiente forma {...}. Así, por seguir con el ejemplo anteriormente expuesto, si en un determinado ejercicio Boeing tuviera sólo 450 empleados en su sede social (y suponiendo de nuevo que la 'parte asignable' de la factura fiscal total del impuesto respecto del inmueble atribuible a la ciudad de Chicago fuera el 80 por ciento), tendría derecho a obtener de la ciudad de Chicago una reducción del impuesto sobre la propiedad de sólo 36 dólares, equivalente al 90 por ciento de la reducción tributaria de 40 dólares que habría obtenido de haber alcanzado el umbral de 500 empleados."

[2380] *Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207*, CE - Prueba documental 216.

[2381] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 683; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 13, párrafo 29 ("La rescisión del contrato de arrendamiento por la ciudad de Chicago es una subvención que es específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.")

[2382] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 384 y 387, 405 y 408, 430 y 433; 449 y 452; y *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27, páginas 1 y 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.930 Los Estados Unidos aducen que cualquier cantidad que Boeing reciba después de 2006 es "especulativa" y no está comprendida en el mandato del Grupo Especial. Afirman que el valor total de las cuatro subvenciones a la división de LCA de Boeing es de **[***]** millones de dólares en el período 2002-2006.

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.931 Antes de examinar el punto, de alcance relativamente restringido, respecto del que las partes discrepan, el Grupo Especial expondrá aquéllos en los que están, al parecer, de acuerdo.

7.932 En primer lugar, no hay discrepancia en lo que concierne a la cuestión de si las subvenciones otorgadas a The Boeing Company por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado deben asignarse a la división de LCA de Boeing y, en tal caso, en qué cuantía. Las Comunidades Europeas aducen que el 50 por ciento de la cuantía total de las subvenciones otorgadas a The Boeing Company por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado deben asignarse a la división de LCA de Boeing, porque, a lo largo del tiempo, aproximadamente el 50 por ciento de las ventas totales de Boeing han guardado relación con las LCA.[2383] Los Estados Unidos están de acuerdo en que el 50 por ciento de estas cuatro subvenciones debe asignarse a la división de LCA de Boeing.[2384] El Grupo Especial no ve ninguna razón para discrepar del método de asignación de las Comunidades Europeas, por lo que asignará a la división de LCA de Boeing el 50 por ciento de toda subvención otorgada a The Boeing Company.

7.933 En segundo lugar, no hay discrepancia respecto de la cuantía de la subvención otorgada a The Boeing Company (ni, por lo tanto, respecto de la cuantía total de la subvención asignable a la división de LCA de Boeing) en lo que concierne a tres de las cuatro medidas en el período 2002-2006. Las partes están de acuerdo en que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante del reembolso de los gastos de traslado es de **[***]** en el período 2002-2006, la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las reducciones del impuesto sobre la propiedad es de **[***]** millones de dólares en el período 2002-2006, y la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante del pago por arrendamiento es de 0,5 millones de dólares en el período 2002-2006.[2385] El Grupo Especial no ve ninguna razón para disentir, puesto que cada una de estas cifras está suficientemente acreditada por las pruebas presentadas por los Estados Unidos y/o las Comunidades Europeas.[2386]

[2383] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 384 y nota 615, párrafo 405 y nota 643, párrafo 430 y nota 676, y párrafo 449 y nota 697 (donde se cita *Boeing/MD LCA Allocation Charts*, CE - Prueba documental 18.)

[2384] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 663, 679 y 682.

[2385] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 661-663, 678 y 679, 682; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 276, 301 y 308.

[2386] En lo que respecta a la cuantía de la subvención resultante del reembolso de los gastos de traslado, la información se encuentra en *Illinois Corporate Headquarters Relocation Act Relocation Grant Expenses, 2002-2006*, Estados Unidos - Prueba documental 255 (ICC). Las cantidades reclamadas por Boeing correspondientes a cada uno de los ejercicios se indican en la primera página del "apéndice B", en Estados Unidos - Prueba documental 255. Las páginas en las que figuran las cuantías de reembolso reclamadas por Boeing en cada ejercicio están firmadas por un Director Ejecutivo de The Boeing Company, quien declara: "bajo pena de perjurio, certifico que la precedente información es verdadera y correcta". En relación con la cuantía de las reducciones del impuesto sobre la propiedad, véanse *City of Chicago Property Tax Abatements 2002-2006*, Estados Unidos - Prueba documental 262, y *Cook County Property Tax Abatements 2002-2006*, Estados Unidos - Prueba documental 263 (ICC), que contienen los "*Annual Reimbursement Forms*" (formularios de reembolso anual) presentados por Boeing a la ciudad de Chicago y el

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.934 En tercer lugar, ninguna de las partes aduce que sea necesario que el Grupo Especial formule una estimación de las cuantías posteriores a 2006 de las subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de las tres medidas previstas en la CHRA. Las Comunidades Europeas explican que "las estimaciones de pagos futuros {es decir, posteriores a 2006} correspondientes a las tres subvenciones indicadas en la pregunta del Grupo Especial no tienen *ninguna* repercusión en el análisis que hacen las Comunidades Europeas de los efectos desfavorables actuales. Las cuantías de esas subvenciones concretas se aplican al ejercicio en que se recibió la subvención".[2387] Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía total de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante del reembolso de los gastos de traslado sería de 4,3 millones de dólares en el período 2002-2011, que la cuantía total de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las bonificaciones fiscales EDGE sería de aproximadamente 17 millones de dólares en el período 2003-2017, y que la cuantía total de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las reducciones del impuesto local sobre la propiedad sería de 11,5 millones de dólares en el período 2002-2021.[2388] A juicio de los Estados Unidos, las cuantías posteriores a 2006 son "especulativas" y "no están comprendidas en el mandato del Grupo Especial", porque no eran "una medida que existiera en el momento en que se estableció este Grupo Especial".[2389] Dado que parece innecesario que el Grupo Especial formule una estimación de las cuantías posteriores a 2006 de las subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de las tres medidas previstas en la CHRA, el Grupo Especial considera innecesario resolver estas otras cuestiones.

7.935 El punto de discrepancia atañe a la cuantía de la subvención en forma de bonificación fiscal EDGE otorgada a Boeing en el período 2002-2006. Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía total de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las bonificaciones fiscales EDGE sería de aproximadamente 17 millones de dólares en el período 2003-2017, lo que incluye 2,4 millones de dólares en el período 2003-2006.[2390] Las Comunidades Europeas basan su

---

condado de Cook con arreglo al "*Tax Reimbursement Payment Agreement*" (Acuerdo sobre el pago del reembolso de impuestos). En relación con el pago por arrendamiento, véase *Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago*, 15 de enero de 2003, CE - Prueba documental 217, página 2, donde se indica la cantidad pagada por la ciudad de Chicago al arrendador.

[2387] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 368, párrafo 201 (las cursivas figuran en el original).

[2388] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 384, 405 y 430. Las estimaciones que hacen las Comunidades Europeas de las cuantías anuales de estas subvenciones figuran en *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, Apéndice A, y también en *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27. Después de que los Estados Unidos aportaran información que indicaba que la cuantía real de los gastos de traslado reembolsados a Boeing en el período 2002-2006 era mayor que la estimación que hicieron las Comunidades Europeas de la cuantía que Boeing recibió en el período 2002-2006, las Comunidades Europeas declararon que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante del reembolso de los gastos de traslado en el período 2007-2011 "puede alcanzar una cifra tan alta como **[***]**". Las Comunidades Europeas hacen este cálculo señalando que las cifras aportadas por los Estados Unidos indican que el reembolso total a Boeing **[***]** en aproximadamente **[***]** entre 2004 y 2005 y en aproximadamente **[***]** entre 2005 y 2006. Según las Comunidades Europeas, si el reembolso anual a Boeing continúa **[***]** a este ritmo, Boeing puede haber recibido antes del final de 2011 el máximo reembolso posible por sus costos de traslado, a saber, el 50 por ciento de sus costos de traslado. Por lo tanto, las Comunidades Europeas concluyen que la contribución financiera total a Boeing es de **[***]** entre 2002 y 2011. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 276.

[2389] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 663; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 669; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 679. En su respuesta a la pregunta 368, los Estados Unidos confirman que, como entiende el Grupo Especial, los argumentos de los Estados Unidos sobre las medidas posteriores a 2006 se refieren a la cuantía, y no a la existencia, de las subvenciones.

[2390] Las estimaciones que hacen las Comunidades Europeas de las cuantías anuales de estas subvenciones figuran en *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the*

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

estimación en las cifras que figuran en dos documentos accesibles al público, ambos preparados y fechados en 2001, en los que se indica la estimación que hace el propio Estado de Illinois de la cuantía de la subvención en forma de bonificación fiscal EDGE otorgada a Boeing.[2391] Las Comunidades Europeas indican que trataron de obtener cifras más exactas acogiéndose a la Ley de Libertad de Información, pero que el Estado de Illinois rehusó facilitarles esa información.[2392] Los Estados Unidos afirman que el Estado de Illinois hizo una contribución financiera **[***]** a Boeing en relación con las bonificaciones fiscales EDGE entre 2003 y 2006, porque **[***]**.[2393] Sin embargo, los Estados Unidos señalan que en 2002 **[***]**.[2394] En el párrafo 289 de su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden lo siguiente:

> "Por último, en lo que respecta a la contribución financiera a la división de LCA de Boeing resultante de las bonificaciones fiscales EDGE, los Estados Unidos no han probado su afirmación de que la cuantía es inferior a la de 17 millones de dólares entre 2003 y 2017 que alegan las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos simplemente afirman que **[***]** sin aportar las declaraciones del impuesto sobre la renta en Illinois presentadas por Boeing correspondientes a esos años. A falta de pruebas concretas, no hay fundamento para aceptar la afirmación de los Estados Unidos. ..."

7.936 El Grupo Especial pidió a los Estados Unidos que respondieran a los argumentos formulados por las Comunidades Europeas en el párrafo 289 de su segunda comunicación escrita, pero los Estados Unidos sólo indicaron que, "{c}omo ... se ha señalado anteriormente, Boeing ha **[***]**".[2395]

7.937 El Grupo Especial considera que la estimación de las Comunidades Europeas está sustentada en pruebas y que las aseveraciones de los Estados Unidos no lo están. Recordamos que las Comunidades Europeas se apoyan en las estimaciones efectuadas por el Estado en 2001 respecto de la cuantía de los ingresos que dejaría de percibir en virtud del plan de bonificaciones fiscales EDGE.[2396] Por el contrario, los Estados Unidos no aportan ninguna prueba en apoyo de su afirmación de que **[***]**. El Grupo Especial ofreció a los Estados Unidos la ocasión de responder al argumento de las Comunidades Europeas respecto de este preciso punto, pero no lo hicieron. Consideramos que la estimación de las Comunidades Europeas está basada en la mejor información accesible al público, y, por lo tanto, la aceptamos. En consecuencia, cuantificamos el valor de las bonificaciones fiscales obtenidas por Boeing en el período 2003-2006 en 2,4 millones de dólares.[2397] Añadiendo a esta

---

Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, Apéndice A; y también en *State and Local Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 27.

[2391] *Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois*, agosto de 2001, CE - Prueba documental 221, página 19; y *Testimony of Pam McDonough to the Illinois House Revenue Committee*, 23 de mayo de 2001, CE - Prueba documental 233, página 3.

[2392] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 403.

[2393] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 669.

[2394] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 669, nota 863. Observamos que los Estados Unidos aportan la declaración del impuesto sobre la renta de Boeing presentada al Estado de Illinois correspondiente a 2002, en la que se indica que en 2002 Boeing reclamó una bonificación fiscal EDGE por valor de **[***]**. Véase *Boeing 2002 Illinois Corporate Income Tax Return*, Estados Unidos - Prueba documental 259 (ICC), página 2.

[2395] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 260, párrafo 453.

[2396] *Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois*, agosto de 2001, CE - Prueba documental 221, página 19; y *Testimony of Pam McDonough to the Illinois House Revenue Committee*, 23 de mayo de 2001, CE - Prueba documental 233, página 3.

[2397] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 404. Las Comunidades Europeas estiman que Boeing recibirá 1,13 millones de dólares por año en forma de bonificaciones fiscales EDGE, y sostienen que el 50 por ciento de esa cantidad debe asignarse a la división de LCA de Boeing.

cantidad el 50 por ciento del valor de la bonificación fiscal EDGE que Boeing recibió en 2002[2398], estimamos que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de la bonificación fiscal EDGE en el período 2002-2006 es de **[***]**, es decir, 2,4 millones de dólares + **[***]**.

7.938 En suma, el Grupo Especial estima que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing resultante de las cuatro medidas en litigio es de **[***]**.

f) Conclusión

7.939 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que los cuatro incentivos que el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado otorgaron a Boeing como contrapartida por la decisión de Boeing de trasladar su sede social a Chicago constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y estima que la cuantía de la subvención otorgada a la división LCA de Boeing es de aproximadamente 11 millones de dólares en el período 2002-2006.**

5. Investigación y desarrollo aeronáuticos de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA)[2399]

a) Introducción

7.940 Las Comunidades Europeas afirman que la NASA proporciona a Boeing financiación y apoyo para actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos en el marco de varios programas de investigación y desarrollo y aducen que esa financiación y ese apoyo constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, que es específica en el sentido del artículo 2 de ese Acuerdo. Las Comunidades Europeas estiman que la NASA proporcionó a Boeing, durante el período 1989-2006, subvenciones por valor de 10.400 millones de dólares.[2400]

7.941 Los Estados Unidos no niegan que, en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en litigio en la presente diferencia, la NASA hizo pagos a Boeing y le dio acceso a instalaciones, equipos y empleados del Gobierno con miras a la realización de investigaciones relacionadas con la aeronáutica. No obstante, los Estados Unidos aducen que los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que la NASA proporcionó a Boeing no son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Aducen además que la concesión a Boeing por la NASA de acceso a túneles aerodinámicos no es específica en el sentido del artículo 2 de ese Acuerdo. Por otra parte, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas han

---

[2398] Como se ha observado *supra*, en 2002 Boeing reclamó una bonificación fiscal EDGE de **[***]**. Las partes están de acuerdo en que sólo el 50 por ciento del valor de esa bonificación debe asignarse a la división de LCA de Boeing. El 50 por ciento de **[***]** es **[***]**.

[2399] Las Comunidades Europeas examinan los pagos y el acceso a "instalaciones, equipos y empleados" que la NASA concedió supuestamente a Boeing en dos lugares distintos de su primera comunicación escrita. En la sección VI.E.2, las Comunidades Europeas examinan ambas cuestiones bajo el epígrafe "Investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA". En la sección VI.H de su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas dan más amplias explicaciones sobre la segunda bajo el epígrafe "Instalaciones, equipos y empleados de la NASA/el DOD". En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos tratan ambas cuestiones en una sección, titulada "Investigación y desarrollo de la NASA". Asimismo, en su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas abordan ambos temas en una sola sección, titulada "Investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA". El Grupo Especial se ocupa conjuntamente en este capítulo de su informe de los argumentos formulados por las Comunidades Europeas en relación con los pagos y con las "instalaciones, equipos y empleados". El Grupo Especial aplicará este mismo enfoque con respecto a la "Investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Defensa (DOD)".

[2400] *NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 25, página 20.

sobreestimado la cuantía de cualquier subvención otorgada a Boeing por la NASA. Según ellos, la cuantía total de los pagos hechos a Boeing de conformidad con contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA concertados en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio fue de 1.050 millones de dólares, de los cuales estaban relacionados con las LCA menos de 775 millones. Según los Estados Unidos, el valor total de las instalaciones, equipos y empleados proporcionados por la NASA a Boeing de conformidad con esos contratos y acuerdos de investigación y desarrollo fue inferior a 80 millones de dólares.

b) Las medidas en litigio

7.942 De 1969 a 2002, las investigaciones aeronáuticas representaron todos los años del 2 al 7 por ciento del presupuesto total de la NASA.[2401] Las partes están de acuerdo en que la mayor parte del presupuesto de la NASA está relacionado con actividades *espaciales* y también en que la mayoría de los contratos de la NASA con Boeing no guardan relación con la aeronáutica.[2402] El alcance de la alegación formulada por las Comunidades Europeas queda limitado a la investigación y el desarrollo relacionados con la *aeronáutica*.

7.943 Los puntos pertinentes de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2403] están redactados en los siguientes términos:

> "a. permitiendo que la rama de producción LCA de los Estados Unidos participe en programas de investigación, realizando pagos a dicha rama de producción en el marco de esos programas o permitiéndole que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos objeto de derechos exclusivos limitados ('LERD'), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. A continuación figuran ejemplos de esos programas de la NASA:
>
> i) <u>High Speed Research Program</u>
>
> ...
>
> ii) <u>Advanced Subsonic Technology Program</u>
>
> ...
>
> iii) <u>Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program</u>

[2401] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 266.

[2402] Las Comunidades Europeas estiman que el valor de los pagos y los bienes y servicios proporcionados a Boeing con fines de investigación y desarrollo aeronáuticos durante el período 1989-2006 fue de 10.400 millones de dólares. En *Boeing's Share of NASA Contracts, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 19, las Comunidades Europeas indican que el valor total de los "contratos adjudicados por la NASA a Boeing/MD" durante los ejercicios financieros 1991-2004 fue aproximadamente de 32.064 millones de dólares. En la nota 1 de la Prueba documental 19 presentada por las CE se indica que la información se ha tomado del *Annual Procurement Report FY 1991-FY 2004* de la NASA, "*One Hundred Principal Contractors*" (los 100 contratistas principales), CE - Prueba documental 341. Así, pues, es evidente que, según la estimación de las Comunidades Europeas, el valor de los pagos y los bienes y servicios que la NASA proporcionó a Boeing con destino a actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica es aproximadamente igual a la tercera parte de la cuantía total de los pagos que la NASA hizo a Boeing durante el período 1991-2004.

[2403] WT/DS353/2, puntos 2.a y 2.b, páginas 6-8.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

...

iv) Quiet Aircraft Technology Program

...

v) High Performance Computing and Communications Program

...

vi) Research & Technology Base Program

...

vii) Advanced Composites Technology Program

...

viii) Vehicle Systems Program

...

ix) Materials and Structures Systems Technology Program, including advanced composites materials and structures research

...

x) Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs

...

b. proporcionando los servicios de los empleados, instalaciones y equipo de la NASA para apoyar los programas de investigación y desarrollo enumerados *supra* y realizando los pagos de salarios, gastos de personal y otra ayuda institucional, con lo cual proporciona valiosos servicios a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia".

7.944 Sobre la base de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, las comunicaciones escritas y las respuestas a las preguntas, el Grupo Especial entiende que las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas en esta diferencia son los "pagos"[2404] y el "libre acceso a instalaciones, equipos y empleados de la NASA"[2405] que ésta

[2404] En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las Comunidades Europeas hacen referencia al hecho de que la NASA "realiza[...] pagos" a Boeing. En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas mencionan la "financiación directa de actividades de investigación y desarrollo" proporcionada a Boeing en forma de "donaciones". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631 y 650.

[2405] Véanse, por ejemplo, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 890 y 891 ("Además de financiar las actividades de investigación y desarrollo de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos a lo largo de los años, la NASA y el DOD han proporcionado a Boeing y a McDonell Douglas un apoyo considerable a sus actividades de investigación y desarrollo mediante el libre acceso a

proporcionó a Boeing mediante contratos y acuerdos de investigación y desarrollo concertados con Boeing[2406] de conformidad con los siguientes programas de investigación y desarrollo aeronáuticos: Tecnología de materiales compuestos avanzados ("ACT"), Investigación sobre alta velocidad ("HSR"), Tecnología subsónica avanzada ("AST"), Informática y comunicaciones de alto rendimiento ("HPCC"), Seguridad de la aviación ("ASP"), Tecnología de aeronaves silenciosas ("QAT"), Sistemas de aeronaves ("VSP") y Programa básico sobre investigación y tecnología ("R&T Básico").[2407]

7.945 La NASA y Boeing concertaron varios contratos y acuerdos de investigación y desarrollo con arreglo a los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión. Los contratos y acuerdos se clasifican fundamentalmente en dos categorías distintas: i) "contratos de compra" (en contraposición con los instrumentos de "asistencia"[2408]); y ii) acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. Las leyes y reglamentos estadounidenses establecen las condiciones jurídicas para la utilización de los "contratos de compra". Concretamente, este tipo de instrumento sólo puede utilizarse cuando la "finalidad principal" de la actividad es la "adquisición de bienes y servicios" para "beneficio o uso directos" del Gobierno de los Estados Unidos.[2409] Además, los reglamentos de

---

instalaciones, equipos y empleados de la NASA/el DOD ... La NASA, en particular, ha otorgado a Boeing un beneficio considerable al darle libre acceso a sus instalaciones, equipos y empleados"); la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 172 ("Las Comunidades Europeas utilizan la expresión 'instalaciones, equipos y empleados' como una manera abreviada de describir los tipos de 'bienes y servicios' proporcionados por la NASA. A efectos de la alegación de las Comunidades Europeas, las expresiones 'instalaciones, equipos y empleados' y 'bienes y servicios' son intercambiables. Las Comunidades Europeas han descrito las 'instalaciones, equipos y empleados' proporcionados por la NASA con todo detalle en sus anteriores comunicaciones, citando acuerdos en el marco de la Ley del Espacio y otros contratos concretos de la NASA"); y la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafos 180-182 ("la alegación de las Comunidades Europeas es que la NASA proporciona 'instalaciones, equipos y empleados' a Boeing para sus actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA. Esta alegación se recoge en el primer elemento del punto 2.b de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas. El segundo elemento de ese punto 2.b ... se propone señalar que la 'ayuda institucional' refleja *una parte* del valor de las 'instalaciones, equipos y empleados' proporcionados por la NASA. ... El punto 2.d constituye un ejemplo más concreto de los tipos de instalaciones proporcionados por la NASA").

[2406] Véanse, por ejemplo, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457 ("La NASA y el DOD proporcionan en general financiación de actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA mediante lo que denominan 'contratos' pero que son, en realidad, donaciones a Boeing/MD con destino a los gastos de investigación y desarrollo relacionados con las LCA"), y la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 171 ("La NASA proporciona estos 'bienes y servicios' conjuntamente con los diversos instrumentos contractuales (es decir, los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio y otros contratos) que concierta con Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA impugnados en la presente diferencia").

[2407] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 476.

[2408] El Grupo Especial observa que la inmensa mayoría de las transacciones realizadas entre la NASA y Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio son "contratos de compra". Sin embargo, en unos pocos casos, las transacciones realizadas entre la NASA y Boeing (o las entidades compradas por Boeing) en el marco de esos programas han adoptado la forma denominada instrumentos de "asistencia" conforme a la legislación estadounidense y más concretamente, "acuerdos de cooperación". Según los Estados Unidos, solamente existían tres acuerdos de cooperación entre Boeing y la NASA y un total inferior a 5 millones de dólares se asignó a dichos acuerdos. En opinión de los Estados Unidos no existían otros tipos de instrumentos de "asistencia" entre la NASA y Boeing. Véanse, Estados Unidos - Prueba documental 1245; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 a), párrafo 46; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 214, párrafo 345 y nota 464; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 328, párrafo 38 y nota 55.

[2409] Véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 100 (donde se citan 32 C.F.R. § 22.205(a) (Estados Unidos - Prueba documental 22) y 48 C.F.R. § 35.003) (Estados Unidos - Prueba documental 23)); *NASA Grants and Cooperative Agreement Handbook*, § 1260.12(b)(1) (Estados Unidos - Prueba documental 94); y las respuestas de las partes a las preguntas 20, 151, 154 y 191 y observaciones conexas.

la NASA disponen que los tipos de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio impugnados por las Comunidades Europeas en el presente asunto, es decir, los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio "no reembolsables" o "parcialmente reembolsables" sólo pueden concertarse cuando las actividades de investigación y desarrollo realizadas en cumplimiento del acuerdo "favorecerán las misiones del organismo".[2410] En el presente informe, empleamos la expresión "contratos de investigación y desarrollo de la NASA" para referirnos a los contratos de compra celebrados por la NASA con Boeing con arreglo a los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión, la expresión "acuerdos" para describir los acuerdos no reembolsables y parcialmente reembolsables en el marco de la Ley del Espacio suscritos por la NASA con Boeing con arreglo a los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión, y la expresión "contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA" para abarcar ambas categorías.

[2410] La política de la NASA en relación con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio se establece en la *NASA Policy Directive 1050.1H*, Estados Unidos - Prueba documental 108. En la Ley del Espacio se autoriza a la NASA a "concertar y ejecutar los contratos, arrendamientos, acuerdos de cooperación u otras transacciones que puedan ser necesarios para la realización de su labor, en las condiciones que se consideren apropiadas, con cualquier organismo o agencia de los Estados Unidos, o con cualquier Estado, territorio o posesión o cualquier subdivisión política de los mismos, o con cualquier persona, empresa, asociación, sociedad o institución de educación". La expresión "Acuerdos en el marco de la Ley del Espacio" hace referencia a los acuerdos que la NASA concierta de conformidad con las facultades relativas a "otras transacciones" previstas en la Ley del Espacio. En la directiva de política de la NASA por la que se rigen los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio se explica lo siguiente:

> De conformidad con sus facultades en virtud de la Ley del Espacio, la NASA ha concertado un gran número de acuerdos con diversos grupos de personas y organizaciones, tanto del sector privado como del sector público, *a fin de satisfacer las prescripciones y los objetivos de las misiones y programas de largo alcance de la NASA*. La política de la NASA consiste en utilizar las amplias facultades que se le conceden en la Ley del Espacio para favorecer sus misiones.

La NASA utiliza tres tipos distintos de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio: reembolsables, parcialmente reembolsables y no reembolsables. La NASA proporciona bienes y servicios en virtud de acuerdos reembolsables en el marco de la Ley del Espacio cuando "posee bienes, servicios e instalaciones únicos, no utilizados plenamente para atender las necesidades de sus misiones, que puede poner a disposición de otros sobre una base de no interferencia, en forma compatible con las misiones del Organismo". La NASA exige el reembolso total, definido como "recuperación total de los costos", por los bienes, servicios o instalaciones proporcionados cuando no recibe ningún "beneficio" de la utilización de sus instalaciones. La NASA tiene también la facultad de aceptar el reembolso parcial cuando la contribución propuesta del otro asociado en el acuerdo es justa y razonable en comparación con los recursos de la NASA que han de comprometerse, los riesgos del programa para la NASA y los "beneficios para la NASA" correspondientes. Cuando la NASA obtiene derechos sobre propiedad intelectual o datos o algún otro beneficio, hay un interés presunto de la NASA que puede justificar el reembolso parcial. En los casos de reembolso parcial, la política de la NASA es que "{l}a decisión de cobrar una cantidad inferior al costo total debe: 1) adoptarse en forma compatible con los reglamentos escritos y las políticas de la NASA; 2) ir acompañada de la explicación del análisis de fijación de precios de mercado y de la ventaja para la NASA o de otro fundamento jurídico que respalde una recuperación de los costos que no sea total; y 3) indicar los costos recuperados y no recuperados de conformidad con la política de gestión financiera de la NASA". La NASA utiliza los acuerdos no reembolsables en el marco de la Ley del Espacio, en virtud de los cuales trabaja con "una o más asociados en el acuerdo en actividades mutuamente beneficiosas que favorecen las misiones del Organismo". En estos casos, "cada asociado asume el costo de su participación, y no hay ningún intercambio de fondos entre ellas". En todos los acuerdos no reembolsables en el marco de la Ley del Espacio, la NASA exige que "las respectivas contribuciones de cada asociado en el acuerdo sean equitativas y razonables habida cuenta de cualesquiera recursos que la NASA tenga que asignar, de los riesgos de los programas de la NASA y de los correspondientes beneficios para la NASA".

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.946 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas aclaran que no impugnan que la NASA permita a Boeing que "participe" en programas de investigación como medida independiente.[2411] Con respecto al hecho de que la NASA "permit{e} {a la rama de producción LCA de los Estados Unidos} que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos objeto de derechos exclusivos limitados ('LERD'), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno", las Comunidades Europeas abordan estas medidas fundametalmente en las secciones de sus comunicaciones relativas a las "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD".[2412]

7.947 Examinamos con mayor detalle las medidas impugnadas en el contexto de nuestra evaluación de si esas medidas constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC y en el contexto de la estimación de la cuantía de cualquier subvención concedida a la división de LCA de Boeing.

c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

7.948 En esta sección nos ocupamos de si los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que la NASA proporcionó a Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Comenzaremos por examinar la cuestión de si las transacciones implican una contribución financiera abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 de ese Acuerdo. Las dos cuestiones principales planteadas por los argumentos de las partes son: i) si las transacciones debidamente caracterizadas como "compras de servicios" están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1; y ii) si los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing se caracterizan debidamente como "compras de servicios". Trataremos estas dos cuestiones sucesivamente. Si constatamos que las medidas impugnadas proporcionan contribuciones financieras a Boeing, examinaremos a continuación la cuestión de si esas contribuciones financieras se proporcionan en condiciones que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

i) La cuestión de si hay una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC

La cuestión de si las transacciones debidamente caracterizadas como "compras de servicios" están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.949 Las Comunidades Europeas aducen que las transacciones que implican compras de servicios no están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. En lugar de ello, consideran que puede interpretarse que el inciso i) de ese párrafo abarca cualquier transacción que entrañe un pago monetario a un receptor, independientemente de si la transacción implica o no una "compra de servicios". En cuanto a la interpretación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, los principales argumentos de las Comunidades Europeas son los siguientes: i) el sentido corriente de los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 ("la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos ...") es lo bastante amplio para abarcar una transferencia directa de fondos hecha en cumplimiento de contratos para la prestación de servicios; ii) sólo se puede especular sobre las razones por las que los redactores omitieron la referencia a las compras de servicios en el texto

[2411] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 149.
[2412] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 215.

definitivo del Acuerdo SMC, ya que hay varias explicaciones posibles; iii) en el párrafo 2 a) del artículo 8 del Acuerdo SMC se confirma que las compras de servicios, por lo menos en relación con la ayuda contractual a actividades de investigación y desarrollo, son abarcadas por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1; iv) la exclusión de las compras de servicios del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 crearía una enorme laguna en la cobertura del Acuerdo SMC, que sería contraria al objeto y fin generales de dicho Acuerdo; v) la posibilidad de superposición parcial entre la segunda parte del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 ("o compre bienes") y distintos incisos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 no hace redundante o inútil la referencia a las compras de bienes que figura en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, contrariamente a lo que aducen los Estados Unidos; vi) la referencia a "aportaciones de capital" (es decir, a la compra de acciones) como un ejemplo de "transferencia directa de fondos" en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 confirma que las compras pueden ser abarcadas por el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1; y vii) lo que un gobierno recibe a cambio de su financiación y su ayuda es una cuestión que procede examinar en la indagación sobre el "beneficio".[2413]

Argumentos de los Estados Unidos

7.950 Los Estados Unidos aducen que las compras de servicios por un gobierno están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Sus principales argumentos son los siguientes: i) el sentido corriente de los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 debe interpretarse "en el contexto de éstos" y no puede interpretarse de manera que prive de sentido las demás disposiciones del artículo 1; ii) el párrafo 2 a) del artículo 8 del Acuerdo SMC, relativo a la "asistencia" para actividades de investigación, no respalda la opinión de que el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 abarca las "compras" de servicios; iii) las Comunidades Europeas entienden erróneamente el objeto y fin del Acuerdo SMC y hacen caso omiso del hecho de que la definición de "contribución financiera" tiene el objeto de excluir algunas medidas de las disciplinas de ese Acuerdo; iv) la única conclusión que puede defenderse sobre la base de un examen de los antecedentes de la redacción del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 es que los negociadores eliminaron la referencia expresa a las compras de servicios porque no deseaban que esos tipos de transacciones se trataran como contribuciones financieras; v) la interpretación que hacen las Comunidades Europeas de los incisos i) y iii) haría redundante o inútil la referencia a las compras de bienes en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, y los ejemplos en sentido opuesto que proporcionan las Comunidades Europeas no demuestran lo contrario; vi) el hecho de que las "aportaciones de capital" se incluyan entre los ejemplos de "transferencia directa de fondos" no implica que el inciso i) abarque las compras de bienes o servicios; y vii) el hecho de que las compras de servicios hayan sido omitidas en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 no elimina la distinción entre contribución financiera y beneficio.[2414]

Argumentos de los terceros

7.951 Australia y el Brasil sostienen que las "compras de servicios" no están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2415] Estos terceros formulan argumentos que son esencialmente los mismos que formulan las Comunidades Europeas. Entre otras cosas, ambos aducen que la exclusión de las compras de servicios del ámbito de aplicación del

[2413] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 349-364; y respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 15, 17, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119 y 120 (y/u observaciones de las Comunidades Europeas sobre las respuestas de los Estados Unidos a esas preguntas).

[2414] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 48 y 218; y respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 15, 17, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119 y 120 (y/u observaciones de los Estados Unidos sobre las respuestas de las Comunidades Europeas a esas preguntas).

[2415] Comunicación escrita de Australia, párrafos 19-26; respuesta de Australia a las preguntas 1, 5 y 6; declaración oral de Australia, párrafos 5-27; comunicación escrita del Brasil, párrafos 9-15; respuesta del Brasil a las preguntas 1, 5 y 6; y declaración oral del Brasil, párrafos 7-12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

párrafo 1 a) 1) del artículo 1 podría crear una "enorme laguna" en la cobertura del Acuerdo SMC, que sería contraria al objeto y fin generales de dicho Acuerdo.[2416]

7.952 El Canadá, Corea y el Japón adoptan la posición de que las compras de servicios están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2417] Estos terceros formulan argumentos que son esencialmente los mismos que formulan los Estados Unidos. Entre otras cosas, aducen que el hecho de que no haya ninguna referencia a la compra de servicios en el párrafo 1) a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC refleja una decisión deliberada de los redactores y que se le debe reconocer un sentido.[2418]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.953 A juicio del Grupo Especial la cuestión que se le ha sometido es si las transacciones debidamente caracterizadas como compras de servicios están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Esta cuestión no se ha tratado en ningún informe anterior de un grupo especial o del Órgano de Apelación de la OMC.[2419] No hay un "acuerdo ulterior" en relación con ella entre los Miembros de la OMC en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 31 de la Convención de Viena y no hay ninguna "práctica ulteriormente seguida" por la cual conste el acuerdo de los Miembros de la OMC acerca de ella en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 31 de la Convención de Viena.[2420] Así pues, para responder a esta pregunta, el Grupo Especial debe examinar

---

[2416] Véanse, por ejemplo, la comunicación escrita del Brasil, párrafo 10 ("Evidentemente, los redactores no tenían la intención de crear una laguna tan enorme, y, por consiguiente, el Grupo Especial debe rechazar la interpretación de los Estados Unidos"); y la declaración oral de Australia, párrafo 6 ("Australia considera válido el argumento de las Comunidades Europeas de que 'la aceptación del argumento estadounidense de que la investigación y el desarrollo relacionados con las LCA son una compra de servicios simplemente porque se financian mediante contratos crearía una enorme laguna en el Acuerdo SMC'").

[2417] Respuesta del Canadá a las preguntas 1 y 5; declaración oral del Canadá, párrafos 3-11; respuesta del Japón a la pregunta 1; declaración oral del Japón, párrafos 2-4; y respuesta de Corea a la pregunta 1.

[2418] Véanse, por ejemplo, la respuesta del Canadá a la pregunta 1, párrafo 3 ("el hecho de que no haya ninguna referencia a la compra de servicios en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 reflejó una decisión deliberada de los redactores"); la declaración oral del Japón, párrafo 2 ("Mediante esta evidente omisión, el Acuerdo SMC excluye claramente la compra de servicios por un gobierno de la definición de contribución financiera"); y la respuesta de Corea a la pregunta 1, párrafo 1 ("el Acuerdo SMC debe interpretarse y aplicarse de acuerdo con lo convenido en las negociaciones de la Ronda Uruguay").

[2419] La cuestión que se ha sometido al Grupo Especial no es si existen determinadas transacciones que pueden ser abarcadas simultáneamente por distintos incisos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 o abarcadas simultáneamente por el Acuerdo SMC y el AGCS. No descartamos la posibilidad de que algunas transacciones "puedan estar abarcadas simultáneamente por distintos incisos del párrafo citado" (informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.439). Asimismo, entendemos que "las medidas que se refieren a un servicio relacionado con determinada mercancía o a un servicio suministrado conjuntamente con determinada mercancía" constituyen una "categoría de medidas que podrían considerarse comprendidas tanto en el ámbito del GATT de 1994 como en el del AGCS" (informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 221) y nos parece que plantea escasas dificultades la idea de que las medidas que se refieren a un servicio relacionado con determinada mercancía o a un servicio suministrado conjuntamente con determinada mercancía constituyen una categoría de medidas que podrían considerarse comprendidas tanto en el ámbito del Acuerdo SMC como en el del AGCS.

[2420] En la pregunta 118, el Grupo Especial preguntó a los Estados Unidos y a las Comunidades Europeas si había alguna práctica ulteriormente seguida, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 31 de la Convención de Viena, por la cual constara el acuerdo de los Miembros sobre si las transacciones que implicaban la "compra de un servicio" estaban incluidas en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. En su respuesta a la pregunta 118, los Estados Unidos remiten al Grupo Especial a la resolución del Tribunal de Apelación del Circuito Federal de los Estados Unidos, según la cual el sentido corriente del texto de la legislación estadounidense sobre derechos compensatorios por la que se aplica el artículo 1 del Acuerdo SMC "carecía de ambigüedad" porque:

el sentido corriente de los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, el contexto de éstos y el objeto y fin del Acuerdo SMC, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena. El Grupo Especial recurrirá también a medios de interpretación complementarios con arreglo al artículo 32 de la Convención de Viena para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31 de dicha Convención.

7.954 El párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 dispone, en su parte pertinente, que habrá una contribución financiera cuando "la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital)". Aceptamos que, si se leen aisladamente los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el sentido corriente de las palabras "la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos" podría ser suficientemente amplio para abarcar las compras de servicios. En primer lugar, en las definiciones de esos términos en el diccionario no hay nada que sugiera que las transacciones debidamente caracterizadas como compras de servicios están fuera de su ámbito de aplicación: la definición de "*transfer*" ("transferencia") es "*a conveyance from one person to another*" ("una transmisión de una persona a otra")[2421], y la definición de "*funds*" ("fondos") es "a *stock or sum of money,* esp. *one set apart for a particular purpose*" ("una reserva o suma de dinero, *especialmente* la destinada a un

---

> "En el párrafo (5) del artículo 1677 queda claro lo que constituye una subvención -y la compra de un servicio por una entidad pública extranjera, aunque esté relacionada con la manufactura de una mercancía, no se contempla en la ley como una subvención. Mientras la prestación de servicios por una entidad gubernamental a otra entidad a cambio de una compensación que no llegue a ser suficiente puede considerarse una subvención, el sentido corriente del párrafo (5) del artículo 1677 no permite que la compra de servicios por una entidad gubernamental a otra entidad se considere una subvención. Además, del párrafo (5)(D)(iii) del artículo 1677 se desprende claramente que el Congreso estaba informado de la distinción entre los contratos sobre servicios y los contratos sobre bienes. Como conocía la distinción, el Congreso podía haber incluido fácilmente la compra de servicios por entidades públicas en la definición de una subvención contenida en la ley. Como no lo hizo, debemos dar por supuesto que la omisión fue deliberada. Véase Clay v. United States, 537 U.S. 522, 528, 155 L. Ed. 2d 88, 123 S. Ct. 1072 (2003) ('Hemos reconocido que, cuando el Congreso incluye un texto determinado en un artículo de una ley pero lo omite en otro artículo de la misma ley, por lo general se presupone que actúa intencionada y deliberadamente al realizar esa distinta inclusión o exclusión.')." *Eurodif, S.A. v. United States*, páginas 17 y 18 (Court of Appeals for the Federal Circuit, 3 de marzo de 2005) (subrayado en el original) (no se reproducen las notas de pie de página), Estados Unidos - Prueba documental 1264.

No obstante, los Estados Unidos indican que "no conocen ningún otro ejemplo de práctica ulteriormente seguida por la que conste un acuerdo entre los Miembros en cuanto a si las transacciones que implican la compra de un servicio están incluidas en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 118, párrafo 26.

Las Comunidades Europeas observan que: "Se puede entender que el hecho de que los Estados Unidos se remitan a la práctica de *un solo* Miembro de la OMC -ellos mismos- equivale a reconocer implícitamente que no hay una 'práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste *el acuerdo de las partes* acerca de la interpretación' de éste de conformidad con el párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. Es evidente que las medidas/decisiones unilaterales de *una parte* no reflejan el 'acuerdo *de las partes*'. Por lo tanto, el texto de la legislación estadounidense sobre derechos compensatorios y su interpretación por el Tribunal de Apelación del Circuito Federal de los Estados Unidos ('Circuito Federal') sencillamente no son pertinentes a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*." Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18, párrafo 32 (las cursivas figuran en el original).

[2421] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 2002), volumen II, página 3367. Véase también *Webster's Online Dictionary*, según el cual "*transfer*" ("transferencia") significa, entre otras cosas, "*conveyance of right, title, or property, either real or personal, from one person to another, whether by sale, by gift, or otherwise*" ("transmisión de un derecho, título o bien, mueble o inmueble, de una persona a otra, por venta, por donación o de otra manera").

propósito determinado") o "*financial resources*" ("recursos financieros").[2422] En segundo lugar, en el texto de esta disposición no hay nada que restrinja o limite su contenido. En tercer lugar, uno de los ejemplos de una "transferencia directa de fondos" que figuran en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 es "aportaciones de capital", lo cual hace referencia a una situación en la que un gobierno "compra" algo (es decir, acciones de una empresa).[2423] En cuarto lugar, anteriores grupos especiales y el Órgano de Apelación no han interpretado esos términos restrictivamente.[2424] No obstante, los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 deben leerse en su contexto.

7.955 El contexto inmediato del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 abarca el párrafo 1 a) 1) iii) de dicho artículo y el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC. El texto de la totalidad del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 es el siguiente: "cuando un gobierno *proporcione bienes o servicios* -que no sean de infraestructura general- o *compre bienes*". Análogamente, el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC, que forma parte del contexto del artículo 1 de dicho Acuerdo[2425], refleja la redacción del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 al disponer que "no se considerará que el *suministro de bienes o servicios* o *la compra de bienes* por el gobierno confiere un beneficio, a menos que el suministro se haga por una remuneración inferior a la adecuada, o la compra se realice por una remuneración superior a la adecuada". La omisión debe tener algún sentido.[2426] En otros términos, un análisis del texto de conformidad con la Convención de Viena exige que el intérprete considere tanto lo que figura en el texto como, al mismo tiempo, lo que *no* figura en él. La diferencia más que evidente entre la primera y la segunda partes del inciso iii) implica necesariamente que las partes tenían la intención de excluir las compras de servicios de la definición contenida en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, recordamos que "las omisiones pueden tener distintos sentidos en contextos diferentes".[2427] El párrafo 1 a) 1) del artículo 1 es una disposición que contiene una definición, estableciendo una lista exhaustiva y cerrada ("... es decir ... cuando ...") de los tipos de transacciones que constituyen contribuciones financieras de conformidad con el Acuerdo SMC. La omisión de las palabras "o servicios" en el contexto de una disposición que establece una lista exhaustiva y cerrada de los tipos de transacciones que abarca el Acuerdo SMC sólo refuerza la inferencia de que las partes tenían la intención de excluir las compras de servicios de la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2428]

7.956 Debe ponerse de relieve que, si el Grupo Especial inventara un razonamiento que respaldara la opinión de que las transacciones que implican compras de servicios están abarcadas por otros

---

[2422] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 2002), volumen I, página 1042. Véase también *Webster's Online Dictionary*, según el cual "*funds*" ("fondos") significa, entre otras cosas, "*Assets in the form of money*" ("activos en forma de dinero") y "*A reserve of money set aside for some purpose*" ("una reserva de dinero destinada a algún propósito").

[2423] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafo 7.92 ("El párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* estipula que hay una contribución financiera cuando la práctica de un gobierno implica una transferencia directa de fondos (por ejemplo donaciones, préstamos y aportaciones de capital). *La compra de obligaciones de empresa* es una de esas transferencias directas de fondos, y por tanto constituye una contribución financiera."). (sin cursivas en el original)

[2424] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 250 ("A nuestro juicio, el término 'fondos' abarca no sólo el 'dinero', sino también los recursos financieros y otros derechos financieros en términos más generales. El concepto de 'transferencia de fondos' adoptado por Corea es demasiado literal y mecánico porque no expresa la forma en que las transacciones financieras dan lugar a una modificación de las obligaciones que se traduce en un aumento de recursos financieros.").

[2425] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 155 y 158.

[2426] Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 138, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, páginas 22 y 23.

[2427] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 138.

[2428] Observamos que la omisión de las compras de "servicios" en el apartado d) del artículo 14 no sólo implica que las partes tenían la intención de excluir las compras de servicios del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC sino también que no hay una norma que permita determinar si las compras de "servicios" otorgan un "beneficio" de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 1.

incisos y elementos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC como "transferencias directas de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 o de otra manera, esto significaría necesariamente que las transacciones que implican compras de bienes deberían estar también abarcadas por esos mismos otros incisos y elementos. Esto querría decir que la expresión "compre bienes" que figura en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 es redundante e inútil, porque el ámbito de aplicación y la cobertura del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC serían exactamente los mismos si no se hubieran agregado esas palabras al párrafo 1 a) 1) iii) de ese artículo. El Grupo Especial no tiene libertad para adoptar una interpretación del artículo 1 que haga "inútiles o redundantes" términos fundamentales de esa disposición.[2429] Por consiguiente, el Grupo Especial no tiene libertad para aceptar el argumento de que las transacciones que implican compras de servicios (junto con las transacciones que implican compras de bienes) están abarcadas por otros incisos y elementos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1.

7.957 El contexto del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 incluye también el párrafo 2 a) del artículo 8 (ahora caducado) del Acuerdo SMC.[2430] Las Comunidades Europeas exponen el siguiente razonamiento:

> "En el párrafo 2 a) del artículo 8 se declara que 'no serán recurribles las *subvenciones* siguientes'[2431], y el primer elemento de la lista es 'la asistencia para actividades de investigación realizadas por empresas, o por instituciones de enseñanza superior o investigación contratadas por empresas, si {se cumplen determinadas condiciones}'. Como señaló acertadamente Australia en su comunicación en calidad de tercero[2432], aunque esta disposición ya no está en vigor y, de hecho, nunca se aplicó a las aeronaves civiles de conformidad con la nota 24, prevé expresamente que la ayuda gubernamental a actividades de investigación y desarrollo sobre una base contractual es una 'subvención' y, por lo tanto, está comprendida, por definición, entre las contribuciones financieras."[2433]

7.958 Este razonamiento no nos parece convincente, y creemos que el argumento de las Comunidades Europeas se basa en cierta medida en una interpretación errónea del texto del párrafo 2 a) del artículo 8, que se refiere a la "asistencia" para actividades de investigación realizadas por empresas, incluida la "asistencia" a instituciones de enseñanza superior o investigación que realizan investigaciones para empresas sobre una base contractual. Además, en el párrafo 2 a) del artículo 8 no se declara que "la ayuda gubernamental a actividades de investigación y desarrollo sobre una base contractual" sea una subvención. En lugar de ello, el párrafo 2 a) del artículo 8 hace referencia a la asistencia del gobierno para actividades de investigación realizadas por empresas "o por instituciones de enseñanza superior o investigación contratadas por empresas". Si los términos del párrafo 2 a) del artículo 8 implicaran necesariamente que determinados tipos de transacciones constituyen obligatoriamente subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC, estaríamos, por supuesto, de acuerdo en que esos tipos de transacciones deben dar lugar lógicamente a una contribución

---

[2429] Véanse, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 27; el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 16; y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ropa interior*, página 17.

[2430] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, nota 1086 ("Nos hacemos cargo de que esta disposición ha caducado ahora, en virtud de la aplicación del artículo 31 del *Acuerdo SMC* ... No obstante, esas disposiciones pueden ser igualmente ilustrativas para comprender la estructura general del Acuerdo respecto de los diferentes tipos de subvenciones que trataba y trata de abordar. Recordamos que en la decisión del Árbitro en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)*, nota 66, se expresó un punto de vista similar.").

[2431] Sin cursivas en el original.

[2432] Comunicación escrita de Australia, párrafos 20 y 21.

[2433] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 a); y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 355.

financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. El problema que plantea el argumento de las Comunidades Europeas es que en el párrafo 2 a) del artículo 8 no parece haber nada que indique que las compras gubernamentales de servicios de investigación y desarrollo a empresas están incluidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC. Según sus propios términos, el párrafo 2 a) del artículo 8 se refiere a la "asistencia" para investigación realizada por empresas. Si la única manera en que un gobierno pudiera proporcionar "asistencia" para investigaciones realizadas por empresas fuera la compra de servicios de investigación y desarrollo a dichas empresas, el argumento de las Comunidades Europeas tendría una base sólida. Sin embargo, nos parece que esta premisa es falsa.

7.959 Pasando al "objeto y fin", recordamos que el Órgano de Apelación ha aclarado que "el objeto y fin del Acuerdo SMC ... refleja un *delicado equilibrio* entre los Miembros que deseaban imponer más disciplinas sobre la utilización de las subvenciones y los que deseaban imponer más disciplinas sobre la aplicación de las medidas compensatorias".[2434] Además, hallamos una orientación útil en el razonamiento del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*. En ese asunto, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que el tipo de medida en litigio no implicaba una contribución financiera en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En el curso de su interpretación del artículo 1, el Grupo Especial explicó que:

> "no vemos contradicción alguna entre el objeto y fin del Acuerdo SMC y el que algunas medidas que comúnmente se consideran subvenciones que distorsionan el comercio puedan quedar *excluidas* del alcance del Acuerdo. Es más, si bien el objeto y fin del Acuerdo consiste claramente en disciplinar las subvenciones que distorsionan el comercio, esto sólo se aplica a las 'subvenciones' *según la definición* del Acuerdo. Esta definición, que incluye las nociones de 'contribución financiera', 'beneficio' y 'especificidad', se redactó con el objetivo deliberado de asegurar que no todas las intervenciones gubernamentales en el mercado quedaban comprendidas en el alcance del Acuerdo".[2435]

7.960 El Grupo Especial ha examinado muy cuidadosamente el argumento formulado por las Comunidades Europeas, el Brasil y Australia de que la exclusión de las compras de servicios del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 "iría en contra de ese objeto y fin generales del *Acuerdo SMC*" creando "una enorme laguna en la cobertura del *Acuerdo* e indicando a los Miembros de la OMC el camino que podrían seguir para distorsionar el comercio de bienes mediante la concertación de 'contratos de servicios' con sus productores de bienes".[2436] Si una constatación de que las compras de servicios están excluidas del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC llevara necesariamente al resultado evidentemente absurdo de que un Miembro podría convertir una donación en una "compra de servicios" excluida simplemente "etiquetando"[2437] la transacción como un "contrato" o una "compra de servicios", esa interpretación sería efectivamente contraria al objeto y fin del Acuerdo SMC. No obstante, una constatación de que transacciones *debidamente caracterizadas* como compras de servicios están excluidas del ambito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 no daría lugar a ese resultado. Todo lleva a creer que los grupos especiales de la OMC y las

---

[2434] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*, párrafo 115 (sin cursivas en el original).

[2435] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, párrafo 8.63 (las cursivas figuran en el original). Véase también el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 7.29 (donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, párrafo 8.63, y se reitera que "la definición de subvención del artículo 1 del Acuerdo SMC refleja el acuerdo de los Miembros de que sólo están sometidos al Acuerdo SMC determinados tipos de actos de los gobiernos, y también de que no pertenecen al ámbito del Acuerdo SMC todos los actos de los gobiernos que pueden influir en el mercado").

[2436] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 a), párrafo 51; comunicación escrita del Brasil, párrafo 10; y declaración oral de Australia, párrafo 6.

[2437] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 356-361.

autoridades investigadoras nacionales podrán detectar las transacciones que no se caracterizan debidamente como compras de servicios.

7.961 Para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31 de la Convención de Viena, abordaremos ahora los "medios de interpretación complementarios", de conformidad con el artículo 32 de dicha Convención.

7.962 En primer lugar, un examen de los trabajos preparatorios del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC revela que en el texto de ambas disposiciones figuraba inicialmente una referencia a las "compras de servicios" gubernamentales que se eliminó en el proyecto definitivo. Más concretamente, en el primer y el segundo proyectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 se hacía referencia a que el Estado *proporciona* "bienes o servicios" pero no a las *compras* de bienes o servicios.[2438] En el tercer proyecto, se agregó al párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 una referencia adicional a las *compras* de "bienes o servicios", que se reflejó en el proyecto del apartado d) del artículo 14.[2439] A este respecto, el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y el apartado d) del artículo 14 no experimentaron ningún cambio en el cuarto proyecto ni en el primer proyecto del Acta Final de la Ronda Uruguay.[2440] No obstante, en el segundo proyecto del Acta Final, se eliminó en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y el apartado d) del artículo 14 la referencia a las *compras* de "servicios" pero se conservó la referencia a las compras de "bienes".[2441] A nuestro juicio, los trabajos preparatorios confirman que las partes tenían la intención de excluir las compras de servicios del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1.

7.963 Según las Comunidades Europeas, "las razones por las que los redactores omitieron la referencia a las compras de servicios en el proyecto definitivo del *Acuerdo SMC* sólo pueden ser objeto de especulaciones, ya que hay más de una explicación posible".[2442] El Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas no han proporcionado al Grupo Especial ninguna explicación plausible de las razones por las que los redactores eliminaron la referencia a las compras de servicios en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC. En primer lugar, por lo que se refiere a la hipótesis de que los negociadores deseaban "aclarar que el *Acuerdo SMC* no contiene disciplinas sobre las subvenciones que distorsionan únicamente el comercio de servicios", la exclusión de las compras de servicios no puede interpretarse de esa manera, ya que los negociadores conservaron otros tipos de contribuciones financieras que podían distorsionar con igual facilidad únicamente el comercio de servicios. Además, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que "se pensaría que, si los negociadores intentaban 'aclarar' la exclusión total de las subvenciones a los 'servicios', habrían recurrido a un mecanismo textual menos indirecto".[2443] En segundo lugar, con respecto a la hipótesis de que "los negociadores intentaban dejar claro que el Acuerdo SMC se aplica únicamente a las compras de servicios abarcadas por otras cláusulas del párrafo 1 a) 1) del artículo 1", las Comunidades Europeas no explican por qué los negociadores intentarían alcanzar ese resultado en el caso de las compras de servicios pero no en el de las compras de bienes. No es plausible que las compras de servicios se omitieran en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 a fin de aclarar que el Acuerdo SMC sólo se aplica a aquellas compras de "servicios" que están incluidas en otras cláusulas del párrafo 1) a) 1) del artículo 1 (por ejemplo, una compra de servicios efectuada mediante un pago monetario) pero que las compras de *bienes* sean abarcadas por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 incluso *en ausencia* del pago de cualquier contraprestación del tipo

[2438] MTN.GNG/NG10/W/38 (de fecha 18 de julio de 1990); y MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.1 (4 de septiembre de 1990).

[2439] MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2 (2 de noviembre de 1990).

[2440] MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.3 (6 de noviembre de 1990); y MTN.TNC/W/35/Rev.1 (3 de diciembre de 1990).

[2441] MTN.TNC/W/FA (20 de diciembre de 1991).

[2442] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 a), párrafos 52 y 53.

[2443] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 a), párrafo 55.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

que, en otro caso, quedaría incluido en el ámbito de aplicación de uno de los otros incisos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. En lugar de ello, como hemos concluido más arriba, la consecuencia necesaria de una constatación de que las compras de servicios están abarcadas por otros incisos y elementos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 es que las palabras "o compre bienes" del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 son redundantes e inútiles.

7.964 En segundo lugar, nos parece que las "circunstancias de {la} celebración" del Acuerdo SMC[2444], que comprenden tanto las disciplinas preexistentes del GATT sobre las compras del sector público como los procedimientos de solución de diferencias pertinentes que tuvieron lugar en el marco de esas disciplinas y también las negociaciones que estaban en curso para establecer nuevas disciplinas sobre contratación pública, incluida la contratación pública en relación con los servicios, indican que los redactores del artículo 1 del Acuerdo SMC habrían comprendido las consecuencias de la eliminación de la referencia a las compras de "servicios" en el artículo 1.

7.965 El alcance del Código de Compras del Sector Público de 1979 estaba limitado a las "compras de productos" y no abarcaba "la contratación de servicios propiamente dicha".[2445] En el párrafo 6 b) del artículo IX, las partes en el Código de Compras del Sector Público se comprometieron a estudiar las posibilidades de ampliar el alcance del acuerdo a fin de incluir las compras de servicios.[2446] En el párrafo 15 e) del artículo V del Código de Compras del Sector Público se trataban concretamente los "contrato{s} de investigación, experimentación, estudio o fabricación original".

7.966 Mientras se negociaba el Acuerdo SMC, estaban en curso dos procedimientos de grupos especiales del GATT en los que se examinó el sentido de estas disposiciones. En el asunto *Estados Unidos - Cartografía por sónar*[2447], los Estados Unidos adujeron que la compra en litigio implicaba la compra de un producto con arreglo a un "contrato de servicios" y, por lo tanto, quedaba excluida del alcance del Código de Compras del Sector Público. Las Comunidades Europeas no estuvieron de acuerdo. El Grupo Especial procedió a analizar el sentido de la frase "contratación de servicios propiamente dicha" contenida en el párrafo 1 a) del artículo I y, en último término, rechazó la posición de los Estados Unidos y constató que la compra en litigio quedaba incluida en el alcance del Código sobre la base de su interpretación del alcance del párrafo 1 a) del artículo I. En el asunto *Noruega - Recaudación de peaje para Trondheim*[2448], la cuestión que se sometió al Grupo Especial fue que, de conformidad con el contrato en cuestión, la entidad noruega había comprado prototipos que se habían desarrollado a solicitud de ella en el curso de un determinado "contrato de investigación o fabricación original". El Grupo Especial examinó las distintas interpretaciones de la frase "contrato de investigación ... o fabricación original" del párrafo 15 e) del artículo V que hicieron Noruega y los

---

[2444] Por lo que se refiere a "las circunstancias de {la} celebración" de un tratado, el Órgano de Apelación ha explicado que "esto permite, cuando proceda, el examen de los antecedentes históricos de la negociación del tratado". Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 86.

[2445] En el párrafo 1 a) del artículo I (Alcance) se declaraba que el Acuerdo se aplicaría "a todas las leyes, reglamentos, procedimientos y prácticas relativos a las compras de productos por las entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo. Estarán comprendidos los servicios inherentes al suministro de los productos si el valor de aquéllos no excede del de éstos, pero no lo estará la contratación de servicios propiamente dicha".

[2446] En el párrafo 6 b) del artículo IX se declaraba que "A más tardar al final del tercer año de la entrada en vigor del presente Acuerdo, y posteriormente con periodicidad, las Partes entablarán nuevas negociaciones, con miras a ampliar y mejorar el presente Acuerdo sobre la base de la mutua reciprocidad, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo III, relativo a los países en desarrollo. A este respecto, el Comité estudiará, tan pronto como sea posible, la posibilidad de ampliar el alcance del Acuerdo a fin de incluir los contratos de servicios."

[2447] Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Cartografía por sónar*, distribuido el 23 de abril de 1992 (no adoptado).

[2448] Informe del Grupo Especial del GATT, *Noruega - Recaudación de peaje para Trondheim*, adoptado el 13 de mayo de 1992.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Estados Unidos y, en último término, llegó a la conclusión de que la compra quedaba incluida en el alcance del Código de Compras del Sector Público.

7.967 Mientras se desarrollaban estos procedimientos de grupos especiales y mientras se negociaba el Acuerdo SMC, las partes en el Código de Compras del Sector Público plurilateral de la Ronda de Tokio estaban ampliando el alcance de ese Acuerdo para abarcar las compras de servicios. La renegociación del Código llevó a la firma del Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC.[2449] El Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC "amplía{...} el alcance del Acuerdo a fin de incluir los contratos de servicios".[2450]

7.968 Mientras se negociaba el Acuerdo SMC, tuvieron también lugar negociaciones paralelas sobre el comercio de servicios. El párrafo 2 del artículo XIII y el artículo XV del AGCS reflejan el hecho de que los negociadores de éste no pudieron llegar a un acuerdo sobre disciplinas relativas a las compras gubernamentales de servicios ni sobre disciplinas para regular la concesión de subvenciones a los proveedores de servicios.

7.969 Cuando la omisión de las "compras" de "servicios" se interpreta de acuerdo con estos antecedentes, resulta claro que los redactores no podrían haber eliminado la referencia expresa a las "compras" de "servicios" en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 en el entendimiento de que esa referencia era superflua y de que se entendería que esas transacciones estaban implícitamente abarcadas por el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 y se tenía la intención de que lo estuvieran. En lugar de ello, la exclusión de las "compras" de "servicios" del artículo 1 sólo puede considerarse una elección deliberada.

7.970 El Grupo Especial no tiene derecho a suponer que la desaparición de determinados términos del texto del artículo 1 del Acuerdo SMC "haya sido meramente accidental o sea imputable a la inadvertencia de ocupados negociadores o redactores poco atentos".[2451] El Grupo Especial debe "le{er} e interpret{ar} las palabras efectivamente utilizadas" en el artículo 1 y no las palabras que "pueda considerar que se deberían haber utilizado".[2452] El Grupo Especial no tiene libertad para imputar al artículo 1 "palabras que no existen en él".[2453] Habiendo examinado el sentido corriente de los términos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, el contexto de éstos, el objeto y fin del Acuerdo SMC, sus trabajos preparatorios y las circunstancias de su celebración, el Grupo Especial constata que las transacciones *debidamente caracterizadas* como compras de servicios están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

La cuestión de si los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing se caracterizan debidamente como "compras de servicios"

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.971 En la introducción de la sección de su primera comunicación escrita en la que se tratan la NASA, el DOD y las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos del DOC, las Comunidades Europeas afirman que "la NASA y el DOD proporcionan generalmente financiación para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA mediante lo que denominan 'contratos' pero que son, en realidad, donaciones a Boeing/MD para cubrir gastos de investigación y

[2449] El Acuerdo sobre Contratación Pública, un acuerdo plurilateral, está incluido en el Anexo 4 del Acuerdo sobre la OMC.
[2450] Acuerdo sobre Contratación Pública, preámbulo. Véase también el artículo I (Ámbito de aplicación).
[2451] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ropa interior*, página 19.
[2452] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 181.
[2453] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 45.

desarrollo relacionados con esas LCA".[2454] En las secciones de su primera comunicación escrita en las que se abordan, en particular, las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, las Comunidades Europeas aducen, con respecto a cada uno de los ocho programas, que "la NASA transfirió directamente fondos en forma de donaciones a la división de LCA de Boeing".[2455] Las Comunidades Europeas sostienen que esta "financiación directa de las actividades de investigación y desarrollo"[2456] constituye una transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.972 Las Comunidades Europeas aducen además, con respecto a cada uno de los ocho programas, que la NASA dio a Boeing acceso a "instalaciones, equipos y empleados" del Gobierno, lo cual constituye un suministro de bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2457] Según las Comunidades Europeas, el valor de esas "instalaciones, equipos y empleados" está parcialmente incluido en los presupuestos de la NASA para "ayuda institucional", y las Comunidades Europeas hacen referencia ocasionalmente al suministro de acceso a instalaciones, equipos y empleados como "ayuda institucional".[2458]

7.973 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing son "compras de servicios" que quedan fuera del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aducen que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing no pueden describirse como "compras de servicios" y que las "compras de servicios" no están, en cualquier caso, excluidas del ámbito de aplicación de ese párrafo.[2459]

7.974 En su respuesta a la pregunta 15 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas aducen que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" por cuatro razones. En primer lugar, porque "los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no tienen como objetivo último la adquisición de un servicio para beneficio y uso directos del propio Gobierno". En lugar de ello, en relación con los contratos de investigación y desarrollo de la NASA, las actividades de investigación y desarrollo realizadas por Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión "benefician en último término a Boeing y no son un servicio para beneficio y uso directos de la NASA". No cabe duda que la NASA "no se dedica a fabricar LCA o sus partes y, por lo tanto, puede demostrarse que no necesita las actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA que Boeing realiza en el marco de los programas en cuestión".[2460] En segundo lugar, porque "los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no contienen los elementos típicos de una compra". A este respecto, las Comunidades Europeas repiten que, como los contratos de la NASA con Boeing "están destinados a beneficiar principalmente y en último término la fabricación de LCA por Boeing", se diferencian de una compra típica en la que podría esperarse que el servicio comprado

---

[2454] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457.

[2455] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631 y 650.

[2456] *Ibid*.

[2457] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631, 650 y 890-901.

[2458] Véase, por ejemplo, la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 181 ("la alegación de las Comunidades Europeas es que la NASA proporciona 'instalaciones, equipos y empleados' a Boeing para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA. Esta alegación se recoge en el primer elemento del punto 2.b de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas. El segundo elemento del punto 2.b ... está destinado a señalar que la 'ayuda institucional' refleja *una parte* del valor de las 'instalaciones, equipos y empleados' proporcionados por la NASA").

[2459] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 329-365.

[2460] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c) párrafo 61.

fuera de especial interés para el comprador. Las Comunidades Europeas reiteran que "la NASA, sin embargo, no recibe prácticamente nada de valor como resultado de esos contratos, ya que no se dedica a adquirir o fabricar LCA o sus partes".[2461] En tercer lugar, porque "los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no afectan únicamente al comercio de servicios". Las Comunidades Europeas aducen que los "servicios de investigación y desarrollo" que Boeing prestó en el marco de los programas de investigación y desarrollo de la NASA en cuestión "están directamente relacionados con la producción de LCA -es decir, de bienes-".[2462] En cuarto lugar, porque "Boeing no es un auténtico proveedor de servicios de investigación y desarrollo relacionados con las LCA". A este respecto, las Comunidades Europeas aducen que "Boeing únicamente ofrece esos servicios de investigación y desarrollo a la NASA y el DOD" y que "Boeing no se ha hecho publicidad como proveedora de servicios de investigación y desarrollo relacionados con las LCA en el mercado".[2463]

Argumentos de los Estados Unidos

7.975 Con respecto a la existencia de una contribución financiera, los Estados Unidos sostienen que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing no son "donaciones", como afirman las Comunidades Europeas, sino, más bien, "compras de servicios". Los Estados Unidos aducen que las "compras de servicios" no están abarcadas por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, cualesquiera pagos y/o acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo de la NASA no son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. En cuanto a las afirmaciones de las Comunidades Europeas, es cierto que la NASA no adquiere ni produce grandes aeronaves civiles. Sin embargo, sí adquiere, produce y difunde conocimientos. Y, por consiguiente, el "auténtico propósito" de los programas de la NASA es obtener y difundir el mayor volumen de información entre el grupo más amplio en el plazo más breve posible y no "entregar recursos a Boeing". Esa información es utilizada tanto dentro del Gobierno, por organismos gubernamentales estadounidenses como la Administración Federal de Aviación ("FAA") y el DOD y las autoridades de los aeropuertos, como fuera del Gobierno por la rama de producción y los círculos académicos. Los actos de la NASA y sus contratos con Boeing proporcionan pruebas de que esto es así y de que las medidas impugnadas son compras de servicios, no sólo por su designación sino por su contenido. La NASA fija sus propias metas sobre la base de consultas con una amplia diversidad de partes interesadas. La NASA pide a los contratistas que le presenten propuestas sobre la manera de alcanzar esas metas y acepta la oferta que representa el mayor valor. La NASA y sus contratistas negocian las condiciones del contrato, y, a continuación, el contratista debe cumplir todas esas condiciones a cambio del pago por la NASA. Este proceso, documentado mediante citas de las reglamentaciones estadounidenses sobre contratación pública, numerosos ejemplos de contratos y modificaciones concretos y el enorme volumen de las publicaciones difundidas entre el público como resultado de esos programas, demuestra que los contratos de la NASA con Boeing no son, como las Comunidades Europeas desearían que crea el Grupo Especial, una "simulación".[2464]

7.976 Aunque los Estados Unidos aducen en su primera comunicación escrita que los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio deben analizarse como "compras de servicios", posteriormente han adoptado la opinión de que los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio reembolsables y no reembolsables implican el suministro de bienes y servicios por la NASA.[2465] Los Estados Unidos

[2461] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c) párrafo 63.
[2462] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c) párrafo 65.
[2463] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c) párrafo 67.
[2464] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 213-225; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 60-64; respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 15 c), 16, 19, 20, 151, 154, 155 y 327 (y/u observaciones de los Estados Unidos sobre las respuestas de las Comunidades Europeas a esas preguntas).
[2465] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18, párrafo 39. Véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 161.

aceptan que el suministro a Boeing de instalaciones, equipos y empleados o de acceso a éstos mediante los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio en litigio constituye un suministro de bienes y servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.977 Habiendo llegado a la conclusión de que las compras de servicios están excluidas del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, el Grupo Especial aborda la siguiente cuestión que se le ha sometido, que es si los contratos de investigación y desarrollo de la NASA pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Las partes están de acuerdo en que la NASA proporciona bienes y servicios a Boeing en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC de conformidad con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio.[2466] No obstante, las partes discrepan acerca de la cuestión de si los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing mediante sus contratos de investigación y desarrollo con la NASA son abarcados por la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A este respecto, los Estados Unidos aducen que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing son "compras de servicios" que quedan fuera del ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Como ha reconocido el Órgano de Apelación, "{l}a evaluación de la existencia de una contribución financiera supone el examen de la *naturaleza de la transacción* a través de la cual un gobierno transfiere algo dotado de valor económico".[2467] En este caso, la misión del Grupo Especial es llegar a una conclusión acerca de la naturaleza de los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA con Boeing.

7.978 A juicio del Grupo Especial, que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing se caractericen debidamente como una "compra de servicios" depende de *la naturaleza de los trabajos* que Boeing estaba obligada a efectuar de conformidad con los contratos y, más concretamente, *de si las actividades de investigación y desarrollo que debía realizar Boeing eran principalmente para su propio beneficio y uso o principalmente para beneficio y uso del Gobierno de los Estados Unidos (o terceros no vinculados)*. Esto se debe a varias razones. En primer lugar, el Grupo Especial considera que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing deben describirse según sus propios *términos*, y el término central[2468] de estos contratos es la labor que Boeing estaba obligada a realizar. En segundo lugar, es inherente al sentido corriente del concepto de "servicio" que la labor realizada lo sea para beneficio y uso de la entidad que financia la

[2466] Las Comunidades Europeas han proporcionado en sus comunicaciones ejemplos concretos de las "instalaciones, equipos y empleados" proporcionados a Boeing de conformidad con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio de la NASA. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 524, nota 827; párrafo 614; párrafo 618, nota 1020; párrafo 650, nota 1071; párrafo 645; y párrafo 892; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 389 y 390. En su respuesta a la pregunta 148, las Comunidades Europeas declaran que "han descrito las 'instalaciones, equipos y empleados' proporcionados por la NASA con todo detalle en sus anteriores comunicaciones, citando acuerdos en el marco de la Ley del Espacio y otros contratos concretos de la NASA". Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 172, nota 161. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafo 188, nota 172.

[2467] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 52 (sin cursivas en el original). La "*nature*" ("naturaleza") de algo se define generalmente como "*the basic or inherent features, character or quality of something*" ("los rasgos, el carácter o la calidad básicos o inherentes de algo"); *Oxford Dictionary of English*, segunda edición (rev), 2005, página 1172.

[2468] El Grupo Especial utiliza la palabra "*term*" ("término") en su sentido corriente, es decir, "*Conditions under which some action may be undertaken* ... stipulated requirememts *or limitations*" ("condiciones en las que puede realizarse alguna acción ... *requisitos* o limitaciones *estipulados*") y, concretamente, "*Conditions with regard to payment for goods or services*" ("condiciones en relación con el pago por bienes o servicios") y "*A condition, a prerequisite of something*" ("una condición, un requisito previo de algo"). *Shorter Oxford English Dictionary*, página 3215 (quinta edición, 2002).

investigación y el desarrollo (o terceros no vinculados).[2469] En tercer lugar, la descripción de las transacciones sobre la base de si las actividades de investigación y desarrollo que Boeing estaba obligada a realizar eran principalmente para su propio beneficio y uso o principalmente para beneficio y uso del Gobierno estadounidense (o terceros no vinculados) es ampliamente compatible con los argumentos de las partes y los terceros en el presente asunto.[2470] En cuarto lugar, centrarse en si los trabajos realizados lo son principalmente para beneficio y uso del Gobierno (o terceros no vinculados) es compatible con los informes anteriores de grupos especiales del GATT en los que se examinó la cuestión de si una transacción se caracterizaba debidamente como una compra del Gobierno.[2471]

7.979 Habiendo hecho la pregunta que se necesitaba formular y contestar, el Grupo Especial pasa ahora a la cuestión de los tipos de pruebas que tendrá en cuenta a los efectos de responder a esa pregunta. En general, el Grupo Especial ha evitado toda idea de centrarse en un único hecho para llegar a una conclusión al respecto. En lugar de ello, cree que debe examinar la totalidad de las pruebas relativas a los términos de los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA con Boeing y el contexto que los rodeaba con objeto de llegar a una conclusión sobre si esos contratos son esencialmente compras de servicios. A juicio del Grupo Especial, no hay ninguna razón para no tener en cuenta, por ejemplo, el tipo de instrumento y las características denominadas "formales" de la transacción *si* aclaran la cuestión de la naturaleza de las actividades de investigación y desarrollo exigidas a Boeing de conformidad con los contratos; del mismo modo no hay ninguna razón para no tener en cuenta, por ejemplo, las pruebas sobre la finalidad y los motivos de los programas en cuyo marco se concertaron dichos contratos *si* aclaran la cuestión de la naturaleza de las actividades de investigación y desarrollo exigidas a Boeing de conformidad con ellos. En ambos casos, no se trata de características externas, ajenas a los "términos" de las transacciones; más bien pueden ser fundamentales para comprender el *término* central de la transacción. Es decir, se trata de pruebas que podrían ser muy útiles para comprender si la naturaleza de los trabajos realizados de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo de Boeing con la NASA (los términos centrales de las transacciones) era principalmente para beneficio o uso del Gobierno de los Estados

---

[2469] El *Shorter Oxford English Dictionary* define "*service*" ("servicio") como "*An act of helping or benefiting* another ... *The action of serving, helping, or benefiting* another; *behaviour conducive to the welfare or advantage of* another" ("un acto de ayudar o beneficiar a *otro* ... La acción de servir, ayudar o beneficiar a *otro*; comportamiento favorable al bienestar o la ventaja de *otro*"). *Shorter Oxford English Dictionary*, página 2768 (quinta edición, 2002) (sin cursivas en el original).

[2470] Según las Comunidades Europeas, si una transacción se caracteriza o no debidamente como una compra de servicios depende, entre otras cosas, de si "el propósito último de la transacción tendría que ser la adquisición de un servicio para beneficio y uso directos del gobierno". Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 b), párrafo 55. El Canadá señala que, en términos generales, "un servicio es la realización de tareas o trabajos para otro", por lo que la cuestión pertinente es si el gobierno ha "adquirido la realización de tareas o trabajos para sí mismo o para otro (distinto del vendedor del servicio)". Respuesta del Canadá a la pregunta 5 c), párrafos 4-7.

[2471] En el asunto *Estados Unidos - Cartografía por sónar*, el Grupo Especial declaró que "{s}in pretender formular una definición de los contratos de compra celebrados por una entidad pública para la adquisición de productos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo I {del Acuerdo sobre Compras del Sector Público de la Ronda de Tokio}, el Grupo Especial consideró que al examinar los elementos de hecho de cualquier asunto concreto servían de orientación para determinar si una transacción debía considerarse como un contrato de esa naturaleza en el sentido del párrafo 1 a) del artículo I las siguientes características, a ninguna de las cuales podía darse por separado un peso decisivo: la realización del pago por el Estado, *la utilización o aprovechamiento del producto por la administración pública*, la adquisición de la posesión por el Estado y el control público del proceso de consecución del producto". El Grupo Especial concluyó en ese asunto que el organismo gubernamental "*aprovecharía también las ventajas* que ofrecía la compra del sistema -investigación en el Antártico y trazado de mapas de los fondos marinos- que estaban claramente *orientadas a conseguir unos fines oficiales* porque puede considerarse que el Estado es el *beneficiario último* del sistema". (Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Cartografía por sónar*, párrafos 4.7 y 4.10 (sin cursivas en el original). Véase también el informe del Grupo Especial del GATT, *Noruega - Recaudación de peaje para Trondheim*, párrafos 4.8-4.13.)

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Unidos (y/o para beneficio o uso de terceros no vinculados) o, más bien, para el beneficio o uso de la propia Boeing. Esta es la pregunta a la que hay que dar respuesta a efectos de determinar si las transacciones pueden caracterizarse debidamente como compras de servicios.

7.980 Más concretamente, el Grupo Especial examinará, entre otras cosas, la legislación por la que se autorizan los programas en litigio, los tipos de instrumentos concertados entre la NASA y Boeing, si las actividades de investigación y desarrollo realizadas de conformidad con esos programas tienen para la NASA una utilidad que pueda demostrarse, la asignación de los derechos de propiedad intelectual en el marco de esas transacciones y si las transacciones en cuestión poseen los elementos típicos de una "compra de servicios".[2472]

7.981 Cuando se consideran en su totalidad[2473], las pruebas relativas a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, algunas de las cuales se examinan por separado más adelante, conducen a la conclusión de que los trabajos que Boeing realizó de conformidad con sus contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos con la NASA lo fueron principalmente para su propio beneficio o uso y no para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (o terceros no vinculados). Por consiguiente, el Grupo Especial llega a la conclusión de que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing no se caracterizan debidamente como "compras de servicios".

7.982 Comenzamos con el fundamento legislativo de la NASA para la realización de investigaciones aeronáuticas, que es la *Ley Nacional de Aeronáutica y del Espacio de 1958*.[2474] La Ley del Espacio dispone lo siguiente:

> "(d) Las actividades aeronáuticas y espaciales de los Estados Unidos se realizarán para contribuir en medida importante a uno o varios de los siguientes objetivos:
>
> (1) la ampliación de los conocimientos humanos sobre la tierra y sobre los fenómenos que tienen lugar en la atmósfera y el espacio;
>
> (2) *la mejora de la utilidad, el rendimiento, la velocidad, la seguridad y la eficiencia de los vehículos aeronáuticos y espaciales*;
>
> (3) la producción y la explotación de vehículos que puedan transportar por el espacio instrumentos, equipo, suministros y organismos vivos;
>
> (4) la realización de estudios de gran alcance sobre las ventajas potenciales que pueden obtenerse de la utilización de las actividades aeronáuticas y espaciales con fines pacíficos y científicos, las oportunidades al respecto y los problemas planteados;

[2472] Como se pondrá de manifiesto en nuestro examen de algunas de las pruebas sometidas al Grupo Especial, estas distintas consideraciones se superponen en cierta medida.

[2473] El Órgano de Apelación ha puesto de relieve en varias ocasiones que un grupo especial debe examinar las pruebas que se le han sometido "en su totalidad". Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Continuación de la reducción a cero*, párrafo 331 ("El artículo 11 obliga a los grupos especiales a examinar las pruebas que se les han sometido en su totalidad, lo cual incluye el examen de las pruebas presentadas en relación con otras pruebas. Un determinado elemento de prueba, aunque por sí mismo no sea suficiente para establecer un hecho o una alegación afirmados, puede contribuir a establecer ese hecho o esa alegación si se considera en conjunción con otros elementos de prueba.").

[2474] *National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. Nº 85-568*, modificada, CE - Prueba documental 286 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> (5) *el mantenimiento de la función de los Estados Unidos como líder de la ciencia y la tecnología aeronáuticas y espaciales* y de la aplicación de éstas para la realización de actividades pacíficas dentro y fuera de la atmósfera;
>
> (6) la puesta a disposición de los organismos directamente interesados en la defensa nacional de los descubrimientos que tengan un valor o una importancia militar y el suministro por esos organismos, al organismo civil establecido para dirigir y controlar las actividades aeronáuticas y espaciales no militares, de información sobre los descubrimientos que tengan valor o importancia para ese organismo;
>
> (7) la cooperación de los Estados Unidos con otras naciones y grupos de naciones en los trabajos realizados de conformidad con esta Ley y en la aplicación pacífica de los resultados de los mismos;
>
> (8) la utilización más eficaz de los recursos científicos y de ingeniería de los Estados Unidos, con una estrecha cooperación entre todos los organismos estadounidenses interesados, a fin de evitar la duplicación innecesaria de las actividades, las instalaciones y el equipo;
>
> (9) *el mantenimiento de la posición destacada de los Estados Unidos en la aeronáutica y el espacio mediante el desarrollo de investigaciones y tecnología relacionadas con los procesos de manufactura conexos*."[2475]

7.983 Señalamos que en el artículo 203(a) de la *Ley del Espacio* se dispone que, a fin de alcanzar los objetivos de dicha Ley, la NASA debe "hacer lo necesario para la difusión practicable y *apropiada* más amplia posible de información relativa a sus actividades y a los resultados de las mismas".

7.984 Pasamos ahora a examinar los *tipos de instrumentos* concertados entre la NASA y Boeing. En el caso de la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, consideramos que la decisión de la NASA de proporcionar a Boeing pagos y acceso a instalaciones mediante "contratos de compra" y no "instrumentos de asistencia" no aclara mucho la naturaleza de las transacciones. Nuestro razonamiento sobre esta cuestión es el siguiente: la NASA considera que hay un "beneficio o uso directo" para ella cuando prevé inicialmente un alcance de la labor que impulse la investigación en el marco de uno de sus programas y define la entrega de los productos finales. En el caso de los contratos de compra otorgados a Boeing en litigio en la presente diferencia, las investigaciones realizadas de conformidad con el contrato impulsaron uno de los programas de investigación de la NASA, y ésta determinó los trabajos que necesitaba, por lo que solicitó las propuestas correspondientes y concedió los contratos.[2476] Así pues, los Estados Unidos explican que la NASA considera que las actividades de investigación y desarrollo se realizan para "beneficio o uso directos" de la NASA cuando dichas actividades "impulsan las investigaciones en el marco de uno de sus programas". Análogamente, la NASA considera que las actividades de investigación y desarrollo realizadas en cumplimiento de un acuerdo en el marco de la Ley del Espacio "benefician" a la NASA cuando favorecen las "prescripciones y objetivos de sus programas".

7.985 Pasamos ahora a la cuestión de si las actividades de investigación y desarrollo realizadas en el marco de los ocho programas aeronáuticos en litigio tienen para la NASA una utilidad que pueda demostrarse. Sobre la base de la evaluación realizada por el Grupo Especial de todas las pruebas que

---

[2475] *National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. Nº 85-568*, modificada, CE - Prueba documental 286 (sin cursivas en el original).

[2476] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 151 a), párrafo 137.

se han presentado, parece que uno de los principales objetivos de las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en general y de los ocho programas aeronáuticos en litigio es transferir tecnología a la rama de producción estadounidense con objeto de mejorar la competitividad de los Estados Unidos frente a sus competidores extranjeros.

7.986 En una reunión del Congreso sobre el apoyo federal a la rama de producción aeronáutica de los Estados Unidos celebrada en 1992, Richard Petersen, Administrador Adjunto de la Oficina de Aeronáutica, Exploración y Tecnología de la NASA, declaró que:

> "La *posición de liderazgo* que ocupan actualmente *los Estados Unidos* en la aeronáutica no es fruto de un accidente. Es resultado de una asociación fructífera entre la rama de producción y el Gobierno que ha venido evolucionando desde la creación del NACA hace más de 77 años. En esa asociación, el desarrollo de tecnología y el *mantenimiento de la posición de liderazgo de los Estados Unidos* representan una responsabilidad compartida de la NASA, la rama de producción, el DOD y la FAA. La NASA desempeña un papel central en el desarrollo y la *transferencia de tecnología*, responsabilidad que nos tomamos muy en serio."[2477]

7.987 En una declaración pronunciada ante un subcomité del Senado en 2001, Daniel Goldin, antiguo Administrador de la NASA, explicó que las investigaciones de la NASA en el pasado ya están incorporadas en los aviones de Boeing y que la asociación de la NASA con Boeing continuará durante un tiempo considerable:

> "{S}i los europeos introducen pequeñas mejoras marginales, con lo que estamos diciendo aquí, los derrotaremos fácilmente. El dinero no es un ingrediente mágico. Es totalmente evidente que la asociación sí lo es. Hemos hablado con Boeing y trabajado con Boeing, y creo que es importante que hablen ustedes con el representante de Boeing, David Swain, que está hoy con nosotros. Hemos hablado con Pratt & Whitney y con GE, que son la espina dorsal de nuestra aviación comercial. No quieren que hagamos las cosas a corto plazo que repercutirán en los próximos cinco años. Para los próximos cinco años, la suerte está echada. Las cosas que ya hemos hecho están incorporadas en sus productos, y ahora miramos lo que podemos hacer actualmente para la próxima década ... {C}uando hablamos con Pratt & Whitney, GE y Boeing, contemplando un programa futurista como éste {es decir, el Programa de la NASA de investigación sobre alta velocidad (HSR)} en el que el Gobierno realiza investigaciones de alto riesgo y alta rentabilidad y, a continuación, las transfiere a la rama de producción, dicen que están interesados ... Con Boeing, necesitamos hallar nuevas maneras de construir alas, nuevas herramientas que les permitan reducir a la mitad la duración del ciclo. El ciclo es demasiado largo para la fabricación de aviones."[2478]

7.988 En una audiencia del Senado celebrada en 1993, el Sr. Goldin declaró que:

> "A medida que aumente la competencia mundial, tendremos que mejorar nuestra capacidad de ayudar a la rama de producción a comercializar la tecnología. *Somos*

[2477] *Federal Support for U.S. Aeronautics Industry: Hearing before the House Subcomm on Government Activities and Transportation of the Comm. on Government Operations, 102nd Cong. (1992)* (declaración de Richard Petersen, Administrador Adjunto, Office of Aeronautics, Exploration and Technology, NASA), CE - Prueba documental 326, página 182 (sin cursivas en el original).

[2478] *NASA's Aeronautics Program: Hearing before the Senate Subcomm. on Science, Technology and Space of the Comm. on Commerce, Science and Transportation, 107th Cong. (2001), FDCH Political Transcripts*, 24 de abril de 2001, CE - Prueba documental 292, páginas 13-18.

> *todos penosamente conscientes de que Airbus nos venció decididamente* en la comercialización, entre otras tecnologías avanzadas, del sistema '*fly-by-wire*' ('pilotaje por señales eléctricas'), tecnología inventada en los Estados Unidos por la NASA y el DOD. *Para evitar que ocurra en el futuro este tipo de cosas*, estamos trabajando ahora con mayor energía para desarrollar y validar nuevas tecnologías que la rama de producción pueda comercializar y *tenemos la intención de hacerlo más rápidamente, mejor y más barato que nuestros competidores*. El Programa de Aeronáutica de la NASA puede contribuir a ello garantizando que la comercialización por la rama de producción sea parte integrante de la planificación de los programas desde el comienzo mismo, realizada en cooperación con nuestros asociados. Esto representa un cambio con respecto a la manera en que actuábamos en los últimos años -un cambio muy necesario- y exactamente el rumbo que estamos adoptando."[2479]

En respuesta a preguntas formuladas por escrito, el Administrador Goldin declaró:

> *Pregunta 1*. ¿Cree usted que los *fabricantes estadounidenses* están retrasados con respecto a Airbus por lo que se refiere a la tecnología?
>
> Respuesta. ... La principal deficiencia del *desarrollo tecnológico estadounidense* ha sido que la validación y la reducción de los riesgos han sido insuficientes para que los *fabricantes estadounidenses* pudieran aprovechar plenamente y en un momento temprano la disponibilidad de tecnología. El refuerzo propuesto de las actividades aeronáuticas de la NASA en el ejercicio financiero de 1994 se centra en la cooperación con la rama de producción en toda la fase de validación de la tecnología.
>
> ...
>
> *Pregunta 3*. Ha hablado usted de la importancia de los programas de investigación aeronáutica de la NASA para la rama de producción de aeronaves. ¿Qué medidas ha adoptado la NASA para garantizar que la tecnología desarrollada en el marco de esos programas se transfiera eficazmente a la rama de producción? ¿Cómo se asegura la NASA de que los *fabricantes estadounidenses* tengan acceso a esas tecnologías antes que las *empresas extranjeras*?
>
> Respuesta. La NASA realiza habitualmente sus investigaciones en colaboración con la rama de producción aeronáutica, con lo cual se crean algunos mecanismos directos para la transferencia de tecnología. No obstante, estamos redoblando nuestros esfuerzos para aumentar y mejorar la participación de la rama de producción tanto en la planificación de nuestros programas como en su aplicación. Además, a partir del ejercicio financiero de 1994, gran parte de la inversión en el sector de la aeronáutica está encaminada a hacer progresar las tecnologías hasta una etapa más avanzada, lo que reducirá suficientemente los riesgos de la comercialización por la rama de producción. La participación de ésta en el programa de la NASA debería permitir que los fabricantes continúen desarrollando fácilmente la tecnología durante toda la etapa de comercialización, según se desea. Por otra parte, la ventaja natural de que disfruta la *rama de producción estadounidense* gracias a su asociación directa con el programa de desarrollo tecnológico de la NASA será respaldada por los contratos y acuerdos de cooperación de ésta, *que contienen disposiciones destinadas a proteger*

[2479] *Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993)*, CE - Prueba documental 1365, página 34 (sin cursivas en el original).

> *la tecnología comercialmente valiosa y/o sensible contra una difusión prematura en el extranjero*."[2480]

7.989 En una audiencia celebrada en 1994, Wesley L. Harris, Administrador Adjunto de Aeronáutica de la NASA, declaró que:

> "El objetivo del Programa de la NASA sobre tecnología subsónica avanzada (AST) es *proporcionar a la rama de producción estadounidense una ventaja competitiva que le permita recuperar su cuota de mercado*, mantener una *balanza comercial muy positiva* y *aumentar el empleo en los Estados Unidos*. El programa se ha planificado y se está aplicando en estrecha coordinación con la *rama de producción de los Estados Unidos* y la Administración Federal de Aviación (FAA) a fin de atender las necesidades esenciales de tecnología para una nueva generación de *aeronaves subsónicas estadounidenses superiores* y los motores correspondientes, un sistema mundial de transporte aéreo eficiente y un papel más importante de las aeronaves avanzadas para cortos recorridos en el sistema de transporte civil."[2481]

El Sr. Harris continuó diciendo que:

> "También las investigaciones que realizamos con aeronaves de alto rendimiento, que respaldan aplicaciones tanto militares como civiles, se financian con cargo a nuestro Programa R&T Básico. En el ejercicio financiero de 1993, demostramos la utilización de válvulas de admisión únicamente para el control del vuelo haciendo aterrizar nuestra aeronave F-15 mediante un sistema de control de la propulsión especialmente diseñado. La revista Popular Science otorgó al equipo de investigación de la NASA el premio 'Lo mejor de lo nuevo' por su proyecto de Aeronaves de Propulsión Controlada (PCA). La tecnología se está extendiendo ahora a las aeronaves de transporte civiles. Esto es *un ejemplo de la manera en que hemos trabajado con nuestros asociados del DOD para transferir tecnologías desarrolladas a partir de nuestra investigación sobre controles integrados de vuelo y propulsión a nuestros clientes comerciales*, lo cual mejora la seguridad *y los hace más competitivos*. ... El Programa R&T Básico respalda nuestras instalaciones nacionales de investigación aeronáutica únicas, que comprenden túneles aerodinámicos, simuladores, capacidad informática y aeronaves de investigación. Estos elementos proporcionan eficaces instrumentos de investigación aeronáutica y contribuyen a aumentar *la competitividad de la rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos*."[2482]

7.990 En 1996, Paul Holloway, Director del Centro Langley de la NASA, declaró que "{e}s realmente importante para nosotros, en Langley, que *un cliente como la empresa Boeing utilice y aprecie nuestra tecnología*. Esa es la *razón de nuestra existencia*".[2483] En el mismo sentido, en 1998, el Director del Centro Langley, Dr. J.F. Creedon, declaró que:

[2480] *Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993)*, CE - Prueba documental 273, páginas 80 y 81 (sin cursivas en el original).

[2481] *Statement of Wesley L. Harris, NASA Associate Administrator for Aeronautics, before the House Subcommittee on Technology, Environment, and Aviation*, 10 de febrero de 1994, CE - Prueba documental 359, página 4 (sin cursivas en el original).

[2482] *Ibid*., páginas 8 y 9 (sin cursivas en el original).

[2483] Comunicado de prensa de la NASA Nº 96-33, "*Boeing says 'thanks' with visit of innovative 777 airliner to NASA Langley*", 8 de mayo de 1996, CE - Prueba documental 1362 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "*La razón de la existencia de un centro de la NASA en Langley y de otros centros aeronáuticos es contribuir a la tecnología a fin de garantizar la superioridad de la aeronáutica estadounidense*. Cuando Boeing comienza a ofrecer un producto emblemático como el 777, que utiliza tantos productos de la tecnología de la NASA, reafirma *la razón de nuestra existencia*, lo cual es muy satisfactorio para nosotros."[2484]

7.991 En una audiencia celebrada en 2005, el Dr. J. Victor Lebacqz, Administrador Adjunto de Investigaciones Aeronáuticas de la NASA, declaró que:

> "{l}as tecnologías revolucionarias que desarrollará la NASA en la próxima década serán la base de una nueva generación de aeronaves favorables al medio ambiente y aumentarán la *competitividad de los Estados Unidos* para dentro de 20 años".[2485]

7.992 Las pruebas comprenden declaraciones similares de altos funcionarios de Boeing. Por ejemplo, en una audiencia celebrada en 1994, Robert Spitzer, Vicepresidente de Tecnología de la División de Aeronaves Comerciales de Boeing, explicó que:

> "La función aeronáutica de la NASA es distinta de su función espacial, en la que la NASA es el cliente y la rama de producción el proveedor. En la aeronáutica comercial, el *fabricante de aeronaves es el cliente y la NASA es el proveedor*."[2486]

7.993 En un documento de la NASA de 1994 titulado *Achieving Aeronautics Leadership, NASA Aeronautics Strategic Enterprise Plan, 1995-2000* (Lograr el liderazgo aeronáutico, plan empresarial estratégico de la NASA en materia de aeronáutica, 1995-2000)[2487] se afirma que la "rama de producción aeronáutica" es uno de sus principales "clientes" (junto con el DOD, la FAA, los círculos académicos y los sectores no aeroespaciales). En el documento se define a los "clientes" como "entidades que necesitan las tecnologías desarrolladas por la NASA, sus instalaciones y/o sus conocimientos técnicos para mejorar la competitividad económica, la seguridad en el terreno militar y la infraestructura de transporte aéreo de los Estados Unidos".[2488] A continuación, se declara que, aunque cada uno de los "segmentos de clientela" de la NASA se enfrenta con sus propias dificultades, hay varios factores que han afectado gravemente a la "rama de producción" (es decir, a la "rama de producción" que es "cliente" de la NASA) en su conjunto, entre ellos los siguientes:

> "*Competencia extranjera*. Durante el mismo período en que los productores nacionales se han enfrentado con esta 'compresión de los beneficios' entre los clientes conscientes de los costos y los costos de producción en aumento, la competencia extranjera, a menudo subvencionada por los gobiernos anfitriones, ha capturado *una gran cuota de los mercados anteriormente dominados por los Estados Unidos*. Por ejemplo, correspondía a los *fabricantes estadounidenses* el 80 por ciento del mercado de las grandes aeronaves comerciales en 1974 pero sólo el 68 por ciento en 1993. Y en 1994, por primera vez en la historia, el consorcio europeo productor

---

[2484] *Video clip of Langley Director Dr. J.F. Creedon on visit of Boeing 777*, Centro Langley de Investigación, LV-1998-00023, CE - Prueba documental 287 (sin cursivas en el original).

[2485] *Statement of Dr. J. Victor Lebacqz, NASA Associate Administrator for Aeronautics Research, before the House Subcommittee on Space and Aeronautics*, 16 de marzo de 2005, CE - Prueba documental 289, páginas 2 y 3 (sin cursivas en el original).

[2486] *Hearing Before the Subcommittee on Technology, Environment and Aviation of the Committee on Science, Space, and Technology, US House of Representatives*, 10 de febrero de 1994, CE - Prueba documental 1363, página 128 (sin cursivas en el original).

[2487] *NASA, Achieving Aeronautics Leadership, NASA Aeronautics Strategic Enterprise Plan, 1995-2000*, CE - Prueba documental 302 (sin cursivas en el original).

[2488] *Ibid*., página 11.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> del Airbus anunció un mayor número de nuevos pedidos que Boeing. En las empresas proveedoras de más bajo nivel están apareciendo pérdidas similares. Aunque negociaciones comerciales posteriores se han estado ocupando de esta situación, sigue habiendo preocupaciones con respecto al apoyo extranjero al desarrollo y la fabricación de aeronaves en el futuro."[2489]

El documento sigue diciendo que la NASA:

> "Hará hincapié en la transferencia de tecnología. La Empresa de Aeronáutica reconoce desde hace tiempo la importancia de conseguir que nuestros clientes utilicen realmente los productos que desarrollamos. La Empresa seguirá *haciendo hincapié en la transferencia de tecnología a la comunidad aeroespacial mediante la planificación y ejecución conjuntas de programas* y a toda la rama de producción estadounidense mediante activos esfuerzos de extensión de la tecnología al sector comercial. *La Empresa seguirá protegiendo también la investigación y la tecnología sensibles, según convenga*."

7.994 En un estudio preparado en 1991 por la Oficina de Evaluación de las Tecnologías, una entidad dedicada a la investigación del Congreso de los Estados Unidos, se declara que:

> "El programa de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA beneficia también a los *fabricantes de aeronaves estadounidenses*, aunque no *siempre* otorga una ventaja competitiva. El programa ayuda a los *fabricantes de aeronaves estadounidenses* a desarrollar y adoptar nuevas tecnologías realizando investigaciones internas y, a continuación, transfiriendo los resultados a las empresas y contratando con éstas la realización de tareas de investigación concretas, habitualmente en cooperación con la investigación interna de la NASA. Además, los investigadores de la NASA actúan como un servicio de consultoría gratuito para los ingenieros de la rama de producción que tienen problemas técnicos. La disponibilidad de tecnologías desarrolladas y ensayadas a expensas de la NASA y corriendo ésta con los riesgos ayuda a los fabricantes de aeronaves a incorporar nuevas capacidades en sus productos a un costo o un riesgo menor, al igual que los avances en el terreno militar."[2490]

7.995 En un informe de 1997 de la Oficina Presupuestaria del Congreso, se dice que:

> "La Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA) financia el desarrollo de tecnología y sistemas destinados a ser utilizados en las aeronaves comerciales -tanto subsónicas como supersónicas- *con el objetivo expreso de mantener la cuota del mercado mundial de las aeronaves actual y futuro correspondiente a los Estados Unidos*. ... La NASA justifica el aspecto relativo a las velocidades supersónicas de su programa de investigación y tecnología aeronáuticas del mismo modo que justifica el componente subsónico de éste: el Organismo tiene que apoyar a las *empresas estadounidenses* que producen grandes aeronaves comerciales para el mercado mundial. ... Aunque pueden formularse argumentos en favor del apoyo federal a la investigación y desarrollo que, en último término, beneficia a las empresas privadas y es compatible con una asignación de los recursos

---

[2489] *Ibid*., página 12 (sin cursivas en el original).

[2490] *Office of Technology Assessment of the Congress of the United States, Competing Economies: America, Europe, and the Pacific Rim, Chapter 8 (selections): Government Support of the Large Commercial Aircraft Industries of Japan, Europe, and the United States, 1991*, CE - Prueba documental 306, página 347 (sin cursivas en el original).

> eficiente desde el punto de vista económico, esos argumentos apenas se aplican o no se aplican en absoluto a la producción de grandes aeronaves. Los beneficios de las actividades de investigación y desarrollo apoyadas por los programas de la NASA de que se trata {los programas AST y HSR} recaen casi exclusivamente en los fabricantes de aeronaves, sus proveedores y las líneas aéreas."[2491]

7.996 En 2003, Langley catalogó algunas de sus contribuciones a las grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos en una publicación titulada *Concept to Reality: Contributions of the NASA Langley Research Center to the US Civil Aircraft of the 1990's* (Del concepto a la realidad: contribuciones del Centro Langley de Investigación de la NASA a las aeronaves civiles estadounidenses de los años noventa). En esta publicación se declara que:

> "La NASA da gran prioridad a la difusión rápida y oportuna de información entre las *organizaciones estadounidenses apropiadas* y es al mismo tiempo sumamente sensible a los derechos de propiedad intelectual y la protección de la tecnología y de los elementos esenciales de esa propiedad. ... Han surgido numerosos programas de la NASA centrados en las aeronaves civiles, que han creado oportunidades sin precedentes de desarrollo de tecnologías fundamentales para *las ramas estadounidenses de producción de armazones, sistemas de propulsión y electrónica aeronáutica y controles de vuelo* con miras al diseño de aeronaves avanzadas."[2492]

En esta misma publicación se dice que Boeing "llevó el primer 777 a Langley para una visita de 'agradecimiento'", como "un gesto destinado a agradecer las contribuciones tecnológicas de la NASA a su creación".[2493] Según la publicación, las investigaciones de Langley contribuyeron a varios avances en los sectores de la aerodinámica, la dinámica de vuelo, las estructuras y materiales, los sistemas de vuelo, la reducción del ruido y los problemas de funcionamiento.[2494]

7.997 Un *Economic Impact Report* (informe sobre efectos económicos) publicado por Langley en 2003 pone de relieve numerosas contribuciones de Langley al diseño de aeronaves.[2495] En una sección de este informe titulada "Direct Impact of NASA Langley on Government and *U.S. Industry*" (Efectos directos del Centro Langley de la NASA en el Gobierno y la *rama de producción de los Estados Unidos*), se dice que:

> "Dentro del sector manufacturero, la rama de producción aeroespacial es la única que contribuye positivamente a la *balanza comercial de los Estados Unidos*. Proporciona una contribución anual neta superior a 21.000 millones de dólares. Sin embargo, *los Estados Unidos se enfrentan con una fuerte competencia*. Antes de 1974, la cuota del mercado del transporte comercial que correspondía a los Estados Unidos era superior al 90 por ciento. Hoy en día, esa cuota se sitúa en torno al 60 por ciento. Para salvaguardar la salud económica de nuestra nación y el bienestar del público que viaja, *la NASA se ha fijado osados objetivos y metas de investigación a fin de mantener el liderazgo de los Estados Unidos* en la aeronáutica y el espacio. El liderazgo y los progresos tecnológicos del Centro Langley de la NASA en materia de seguridad de la aviación, tecnología subsónica avanzada, sistemas de armazones e

---

[2491] *Congressional Budget Office, Reducing the Deficit: Spending and Revenue Options*, marzo de 1997, CE - Prueba documental 307, páginas 152 y 153 (sin cursivas en el original).

[2492] Joseph R. Chambers, *Concept to Reality: Contributions of the NASA Langley Research Center to U.S. Civil Aircraft of the 1990s (2003)*, CE - Prueba documental 293, página 1 (sin cursivas en el original).

[2493] *Ibid*., páginas 166 y 167.

[2494] *Ibid*., páginas 249-258.

[2495] *NASA Langley Research Center, Economic Impact*, ejercicio financiero de 1998, CE - Prueba documental 303, página 17.

> investigación sobre alta velocidad desempeñan una función esencial en el logro de estas metas."[2496]

7.998 En una publicación "Facts Online" (hechos en línea) de la NASA de 1994, titulada "NASA's B-737 Flying Laboratory" (El laboratorio volador B-737 de la NASA), se describen varias "tecnologías avanzadas transferidas *a la rama de producción estadounidense*"[2497] y a continuación se examinan "Technology Transfer Lessons" (lecciones sobre la transferencia de tecnología):

> "Han quedado atrás los días en los que la transferencia de tecnología con éxito era algo tan sencillo como escribir un informe sobre los resultados de una investigación cuando se ha completado el trabajo. Hay un consenso creciente ... de que es mucho más probable que las actividades de transferencia de tecnología tengan éxito si tienen lugar como parte del proceso de desarrollo de la tecnología mediante un contacto personal entre la NASA y los ingenieros de la rama de producción. Al hacer participar a ésta en un momento anterior del proceso, los directores del Programa B-737 del Centro Langley de la NASA han contribuido a garantizar que sus actividades sean pertinentes en relación con las necesidades de la rama de producción. Además, el ensayo en vuelo de nuevos conceptos en los aviones ha proporcionado pruebas irrefutables de que la tecnología funcionará."[2498]

7.999 En el presupuesto del Programa ACT se declara que:

> "*El objetivo del Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados (ACT) es aumentar la competitividad de la rama de producción aeronáutica estadounidense poniendo a los fabricantes de aeronaves comerciales* en situación de extender a las alas y los armazones, al final de esta década, la aplicación de los materiales compuestos que ahora se utilizan en las estructuras secundarias. La resistencia de la rama de producción a utilizar materiales compuestos se basa en razones económicas. Aunque el nivel alcanzado actualmente por la tecnología de los materiales compuestos permite prever una mejora del rendimiento de las aeronaves y una reducción de sus costos de explotación gracias a la disminución del peso estructural, esto se logra a expensas de un aumento de los costos de fabricación, que actualmente son el doble que en el caso del aluminio. El objetivo de este Programa es verificar diseños de estructuras de materiales compuestos cuyos costos de adquisición sean del 20 al 25 por ciento menores y cuyo peso sea del 30 al 50 por ciento menor que los de una aeronave de aluminio proyectada para la misma carga y misión."[2499]

7.1000 En el contrato de la NASA NAS1-20546, financiado en virtud del Programa ACT, se dice que:

> "Los objetivos de este contrato son la verificación del diseño, el análisis, la fabricación y el ensayo de una estructura de ala de tamaño real fabricada con materiales compuestos *para aeronaves de transporte comercial. Se prevé que los resultados del contrato proporcionarán los datos técnicos necesarios para la*

[2496] *Ibid*., página 16 (sin cursivas en el original).

[2497] *NASA Facts Online, "NASA's B-737 Flying Laboratory*", mayo de 1994, CE - Prueba documental 1389, páginas 1-3 (sin cursivas en el original).

[2498] *Ibid*., páginas 4 y 5.

[2499] *NASA ACT Budget Estimates*, ejercicios financieros 1989-1997, CE - Prueba documental 321, ejercicio financiero 1997, SAT 4-21 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> *utilización de estructuras de ala fabricadas con materiales compuestos en las nuevas aeronaves de transporte comercial del siglo XXI*."[2500]

A continuación, en este contrato se dispone que el contratista, que en este caso es MD, transferirá directamente la nueva tecnología de manufactura "a los demás *fabricantes de aeronaves de los Estados Unidos*".[2501]

7.1001 Determinados contratos entre la NASA y Boeing en virtud del Programa ACT contenían una cláusula de "temprana difusión interna" (FEDD) redactada en los siguientes términos:

> "Se ha determinado que los resultados de este contrato pueden dar lugar a la obtención de datos con *un importante potencial comercial*. En reconocimiento de la *política* de este Organismo *de aumentar las oportunidades de obtener beneficios económicos de los Estados Unidos previendo la temprana revelación de esos datos al Gobierno y la rama de producción estadounidenses antes de la publicación general* ... Se conviene en que el contratista no autorizará a publicar estos datos o a revelarlos a partes extranjeras ni a transferir esta información a partes extranjeras o sus asociados en cualquier forma sin la aprobación previa del funcionario contratante ... La divulgación general de la información tendrá lugar dos (2) años después de la fecha de publicación indicada en el documento."[2502]

7.1002 En los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio concertados entre la NASA y Boeing de conformidad con el Programa ACT se dice que:

> "El Programa de la NASA se ha estructurado en torno a definiciones de éxito para la *rama de producción comercial* ... {M}uchos de los productos resultantes del programa de la NASA beneficiarán directamente a *Boeing*."[2503]

> "Entre los principales objetivos técnicos del programa {figura}: ... {l}a transferencia de la tecnología a la *rama de producción estadounidense* mediante talleres de transferencia de tecnología ..."[2504]

> "*En el marco de su Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados (ACT), la NASA tiene el objetivo de contribuir a establecer el liderazgo de los Estados Unidos en este terreno*. Para alcanzar ese objetivo, la empresa MD y el Centro Langley de Investigación de la NASA convienen en coordinar {sus} programas respectivos a fin de desarrollar y demostrar su disponibilidad para la ingeniería y fabricación de estructuras de ala de materiales compuestos con destino a las nuevas aeronaves de transporte comercial."[2505]

[2500] *NASA Contract NAS1-20546 with McDonnell Douglas regarding Technology Verification of Composite Primary Wing Structures for Commercial Transport Aircraft*, 18 de septiembre de 1995, CE - Prueba documental 324, página 3 (sin cursivas en el original).

[2501] *Ibid*. (sin cursivas en el original).

[2502] Véase, por ejemplo, *NASA Contract NAS1-18862 with McDonnell Douglas Corporation regarding Innovative Composite Aircraft Primary Structures (ICAPS)*, 31 de marzo de 1989, CE - Prueba documental 331, artículo H-6 (sin cursivas en el original).

[2503] *SAA 214: Aging Aircraft Research and Technology Development*, Estados Unidos - Prueba documental 500, artículo 4.0 (sin cursivas en el original).

[2504] *SAA 288: Aging Aircraft Research and Technology Development*, Estados Unidos - Prueba documental 501, artículo 3.0 (sin cursivas en el original).

[2505] *SAA 331: Composite Wing Structure Research*, Estados Unidos - Prueba documental 503, artículo 1.0 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1003 Un informe técnico de la NASA preparado en el marco del Programa ACT dice lo siguiente:

> "El oportuno desarrollo de tecnologías de materiales compuestos avanzados para las estructuras de ala y armazón garantizará que *los fabricantes estadounidenses mantengan una cuota mayoritaria del mercado mundial de aeronaves de transporte*. El Gobierno de los Estados Unidos financia actualmente ese desarrollo mediante el Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados (ACT), que se ejecuta con fondos de la NASA. La financiación del desarrollo, como la que se proporciona en el marco del Programa ACT, es *decisiva para el futuro de la rama de producción aeronáutica estadounidense* y, como se venden en el extranjero gran número de aeronaves comerciales fabricadas en los Estados Unidos, proporciona al país beneficios a largo plazo. ...
>
> *El dominio mundial en las ventas de aeronaves de transporte por la rama de producción estadounidense se ve amenazado por competidores extranjeros {...}*
>
> Boeing ha quedado como único fabricante estadounidense de aeronaves que hace frente al desafío de Airbus sin pérdida de cuota de mercado. La financiación de investigaciones por el Gobierno de los Estados Unidos, como la del Programa ACT de la NASA, ayuda a *Boeing y otros fabricantes estadounidenses de aeronaves* a desarrollar tecnología avanzada y mantener su competitividad en los mercados mundiales."[2506]

7.1004 La NASA explicó también que "{e}l programa contribuirá a que se alcance una de las nuevas metas de la NASA en materia de tecnología de la aeronáutica: reducir el costo de los viajes aéreos en un 25 por ciento en los próximos 10 años y en un 50 por ciento en los próximos 20 años".[2507]

7.1005 En el presupuesto del Programa HSR se declara que:

> "El Programa HSR sigue desarrollando tecnologías a fin de demostrar la viabilidad de un transporte civil de alta velocidad (HSCT) satisfactorio desde el punto de vista económico y ambiental, un vehículo que *-si fuera fabricado por la rama de producción estadounidense- podría situar a los Estados Unidos en una posición de liderazgo en los mercados de los viajes aéreos comerciales a larga distancia del próximo siglo*, proporcionando rendimientos de miles de millones de dólares en ventas y numerosos puestos de trabajo de gran calidad a los *trabajadores estadounidenses*. En el ejercicio financiero de 1999, la NASA ha propuesto una extensión del programa, HSR Fase IIA, que reducirá el riesgo en dos esferas decisivas: la propulsión y los materiales y estructuras para los armazones. El Programa HSR Fase IIA permitirá que los contribuyentes estadounidenses sigan recibiendo un rendimiento de su inversión en las investigaciones sobre alta velocidad y será esencial para *poner a la rama de producción estadounidense en condiciones* de adoptar sus decisiones sobre si el mercado de las aeronaves comerciales del siglo XXI requerirá un HSCT."[2508]

[2506] L. Ilcewicz y colaboradores, *Advanced Technology Composite Fuselage*, Sexta Conferencia NASA/DOD sobre el Programa ACT, CE - Prueba documental 279, páginas 21, 22, 76 y 98 (sin cursivas en el original).

[2507] *NASA Facts Online, "The Advanced Stitching Machine: Making Composite Wing Structures of the Future"*, CE - Prueba documental 336, página 2.

[2508] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001*, CE - Prueba documental 343, ejercicio financiero 1999, SAT 4.1-30 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1006 El Programa HSR de la NASA estaba centrado en el desarrollo de tecnología con objeto de permitir la creación de un transporte civil de alta velocidad (es decir, supersónico) ("HSCT").[2509] El Programa constaba de dos fases, la fase I, que comenzó en 1990, y la fase II, que se inició en 1994.[2510] La fase II del Programa tenía el objetivo de "abordar las *tecnologías esenciales que necesitaba la rama de producción aeronáutica estadounidense* a fin de poder adoptar decisiones informadas sobre el desarrollo y la producción de HSCT en el futuro".[2511]

7.1007 En el *Manual* sobre "Transferencia de tecnología" para el Programa HSR se explica la razón de la utilización en determinados contratos de cláusulas de "datos objeto de derechos exclusivos limitados" (LERD): "{c}omo es esencial para los *Estados Unidos mantener su supremacía sobre la competencia extranjera en materia de tecnología aeroespacial*, el acceso a la información sensible ... generada en este Programa quedará limitado en la medida en que lo permita la legislación federal aplicable".[2512] La NASA declaró además que "{l}a difusión ilimitada de la tecnología decisiva desarrollada en el marco de este Programa podría tener graves consecuencias para la competitividad de *la rama de producción aeronáutica estadounidense*".[2513] En el Manual del HSR se declara lo siguiente:

> "El objetivo de la aplicación de los controles que se describirán en esta sección es controlar la transferencia de información sensible a los *competidores extranjeros*."[2514]

7.1008 En el "*plan del Programa*" HSR se dice que:

> "El mercado previsto del trasporte civil de alta velocidad (HSCT) es considerable, y el desarrollo y producción con éxito de un HSCT por *competidores extranjeros* reduciría significativamente la cuota del mercado mundial de las aeronaves de transporte civil de la *rama de producción aeroespacial estadounidense*. Es indispensable el desarrollo de tecnología. El Programa HSR de la NASA se está ejecutando en dos fases, con el objetivo, en último término, de contribuir a garantizar que continúe la superioridad de la *rama de producción estadounidense* en materia de aeronáutica hasta bien entrado el próximo siglo desarrollando tecnología que permita producir aeronaves HSCT compatibles con el medio ambiente y económicamente viables."[2515]

[2509] *National Research Council, Committee on High Speed Research, U.S. Supersonic Commercial Aircraft: Assessing NASA's High Speed Research Program, 1997*, CE - Prueba documental 319, página 1.

[2510] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001*, CE - Prueba documental 343, ejercicio financiero 1994, RD 9-31 y RD 9-33.

[2511] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001*, CE - Prueba documental 343, ejercicio financiero de 1994, RD 9-33.

[2512] Centro de Investigación Langley de la NASA, *High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook*, abril de 1998, CE - Prueba documental 344, página 1 (sin cursivas en el original).

[2513] Centro de Investigación Langley de la NASA, *High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook*, abril de 1998, CE - Prueba documental 344, página 17 (sin cursivas en el original).

[2514] *Ibid*. (sin cursivas en el original).

[2515] *NASA High Speed Research Program Plan*, abril de 1998, CE - Prueba documental 1208, página 1 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1009 En un acuerdo en el marco de la Ley del Espacio concertado entre la NASA y Boeing se declara lo siguiente:

> "Mediante este compromiso, cada parte conviene en centrar la financiación del Programa HSR y el HSCT en las tecnologías de gran prioridad necesarias para desarrollar un transporte supersónico comercialmente viable."[2516]

7.1010 Otros objetivos del Programa eran abordar "cuestiones ambientales y sentar las bases de la evaluación de los avances tecnológicos que pueden proporcionar la necesaria compatibilidad con el medio ambiente"[2517], suministrar "la base técnica más sólida posible a fin de establecer normas {ambientales} adecuadas" para los vuelos de alta velocidad[2518], con objeto de "comprender mejor los posibles efectos en el medio ambiente" de esos vuelos y realizar estudios que "conduzcan al establecimiento de requisitos de certificación ambiental para las futuras aeronaves de transporte de alta velocidad", y "hallar maneras de atenuar el estampido sónico a fin de garantizar que sus efectos en la vida de los seres humanos y los animales sean mínimos o inocuos".[2519]

7.1011 En el presupuesto del Programa AST se declara que:

> "El objetivo del Programa de la NASA sobre tecnología subsónica avanzada (AST) es desarrollar, en cooperación con la Administración Federal de Aviación (FAA) y *la rama de producción aeronáutica estadounidense*, tecnologías de alto rendimiento que permitan establecer un sistema de transporte aéreo mundial seguro y muy productivo que comprenda una nueva generación de *aeronaves subsónicas estadounidenses* compatibles con el medio ambiente y económicas *superiores a los productos extranjeros*. El objetivo del Programa AST es acelerar el desarrollo de la tecnología subsónica en varias esferas esenciales centradas en el valor económico de las tecnologías para los fabricantes de armazones y motores, las líneas aéreas y la FAA, a fin de mejorar la *competitividad tecnológica de los Estados Unidos*.
>
> *Dado que la competencia de las empresas extranjeras está aumentando considerablemente, la tecnología es indispensable para contribuir a preservar la cuota de mercado de la rama de producción aeronáutica estadounidense*, los puestos de trabajo y la balanza comercial. Las exportaciones de grandes aeronaves comerciales representan una contribución importante a la balanza comercial de los Estados Unidos. No obstante, según estimaciones de la rama de producción, *la cuota del mercado mundial correspondiente a los Estados Unidos* ha disminuido de un máximo del 91 por ciento en los años 60 a alrededor del 67 por ciento hoy en día."[2520]

[2516] *SAA 249: High Speed Technology Research*, Estados Unidos - Prueba documental 502, artículo 1.0; *SAA 404: High Speed Technology Research*, Estados Unidos - Prueba documental 506, artículo 1.0.

[2517] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001*, CE - Prueba documental 343, ejercicio financiero 1991, RD 12-35; ejercicio financiero 1992, RD 12-22, ejercicio financiero 1993, RD 12-23.

[2518] *NASA High Speed Research Program Plan*, abril de 1998, CE - Prueba documental 1208, página 4.

[2519] *Statement of Daniel S. Goldin, Administrator, National Aeronautics and Space Administration, US Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation*, 19 de mayo de 1993, CE - Prueba documental 1365.

[2520] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, ejercicio financiero 1996 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1012 Los objetivos del elemento relativo a los materiales compuestos del Programa AST se describieron del modo siguiente:

> "La resistencia de la rama de producción de aeronaves a utilizar materiales compuestos se basa en razones económicas. Aunque el nivel alcanzado actualmente por la tecnología de los materiales compuestos permite prever una mejora del rendimiento de las aeronaves y una reducción de sus costos de explotación gracias a la disminución del peso estructural, esto se logra a expensas de un aumento de los costos de fabricación, que actualmente son el doble que en el caso del aluminio. Los objetivos del elemento relativo a los materiales compuestos son reducir el peso de las aeronaves civiles en un 30 o un 50 por ciento y su costo en un 20 o un 25 por ciento en comparación con las aeronaves metálicas actuales. Esto representa un posible ahorro directo del 16 por ciento en los costos de explotación para las líneas aéreas y *aumenta la competitividad de las aeronaves construidas en los Estados Unidos*. En cooperación con la rama de producción y la FAA, se realizan investigaciones a fin de validar la tecnología necesaria para la aplicación de nuevas técnicas de fabricación con materiales compuestos, como la costura a través del espesor y el moldeo por transferencia de resina, las preformas textiles y el revestimiento multicintas avanzado, en las alas de las aeronaves."[2521]

7.1013 El Programa HPCC tenía cuatro componentes, uno de los cuales era el proyecto de aeronáutica computacional ("CAS"), el que presentaba mayor interés para la rama de producción aeronáutica.[2522] El objetivo del proyecto CAS se ha descrito de diversas maneras, como "reducir significativamente la duración del ciclo de diseño de los productos aeroespaciales avanzados, por ejemplo, las aeronaves civiles de alta velocidad futuras"[2523] y "acelerar el desarrollo y la disponibilidad de tecnología informática de alto rendimiento y su utilización por *la rama de producción aeroespacial estadounidense* y lograr una más rápida creación de un mercado comercial viable para que los vendedores de equipo y programas informáticos *puedan explotar esta posición de vanguardia*".[2524] En otros términos:

> "Los objetivos del CAS son: acelerar el desarrollo y la disponibilidad de tecnología informática de alto rendimiento que pueda utilizar *la comunidad aeroespacial de los Estados Unidos*; facilitar la adopción y utilización de esta tecnología por la *rama de producción aeroespacial estadounidense*; y lograr una más rápida creación de un mercado comercial viable para que los vendedores de equipo y programas informáticos puedan explotar esta posición de vanguardia. El CAS se propone

---

[2521] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, ejercicio financiero 1996, SAT 4-38. En el ejercicio financiero 1997, este objetivo se modificó para reconocer la preocupación de la rama de producción no sólo por los costos comparativos de los materiales compuestos sino también por su solidez y sus posibilidades de reparación. Además, los objetivos en materia de peso y reducción de los costos se modificaron del modo siguiente: reducción del peso de las aeronaves civiles en un 10 o un 30 por ciento y de su costo en un 10 o un 20 por ciento, lo que se traduce en unos posibles ahorros directos del 5 por ciento en los costos de explotación para las líneas aéreas; *NASA AST Budget Estimates*, ejercicio financiero 1997, SAT 4-37, CE - Prueba documental 357.

[2522] Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15 (ICC), página 122. Los otros componentes del Programa HPCC eran el proyecto de ciencias de la tierra y del espacio, el componente de infraestructura, tecnología y aplicaciones de la información y el proyecto de exploración y experimentación a distancia, CE - Prueba documental 372.

[2523] *NASA HPCC Budget Estimates*, *FY 1992-FY 2003*, CE - Prueba documental 373, ejercicio financiero 1996, SAT 4-18.

[2524] *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372, página 3 (sin cursivas en el original).

conseguir avances en los algoritmos y aplicaciones de la aeronáutica, los programas de sistemas y el equipo informático que permitirán que el rendimiento de los sistemas se multiplique por más de 1.000 a principios del siglo XXI. Estas capacidades computacionales se concebirán con suficiente detalle para que puedan integrarse rápidamente en procesos de diseño y desarrollo económicos que utilizará *la rama de producción estadounidense*. Aunque el CAS no desarrolla sistemas informáticos de producción, su tecnología y la descripción de los equipos y los programas existentes permitirán que la rama de producción desarrolle sistemas a gran escala y harán más atractivas las iniciativas comerciales en esta esfera."[2525]

7.1014 Además, según las estimaciones presupuestarias del Programa HPCC[2526]:

"El CAS se propone conseguir avances en los algoritmos y aplicaciones de la aeronáutica, los programas de sistemas y el equipo que permitirán que el rendimiento de los sistemas se multiplique por más de 1.000 a principios del siglo XXI. Estas capacidades computacionales se concebirán con suficiente detalle para que puedan integrarse rápidamente en procesos de diseño y desarrollo económicos que utilizará *la rama de producción estadounidense*. Aunque el CAS no desarrolla sistemas informáticos de producción, su tecnología y la descripción de los equipos y los programas existentes permitirán que la rama de producción desarrolle sistemas a gran escala y harán más atractivas las iniciativas comerciales en esta esfera."

7.1015 La nota informativa sobre el Programa HPCC dice lo siguiente[2527]:

"*La rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos sólo puede responder eficazmente al aumento de la competencia internacional* produciendo productos de mejor calidad en toda la gama a precios asequibles. La capacidad informática de alto rendimiento es fundamental para la obtención de una ventaja competitiva ya que reduce el costo de los productos y la duración de los ciclos de diseño; su introducción en el proceso de diseño representa, no obstante, un riesgo para una empresa comercial que la NASA puede contribuir a atenuar realizando esta investigación. El proyecto CAS cataliza esta evolución de la informática aeroespacial y al mismo tiempo señala el rumbo futuro hacia los mercados aeroespaciales para los fabricantes nacionales de ordenadores."

7.1016 En un acuerdo en el marco de la Ley del Espacio entre la NASA y Boeing se afirma que:

"Esta iniciativa proporcionará una excelente oportunidad de transferir la tecnología del Programa HPCC de la NASA a la *rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos*."[2528]

7.1017 En el *plan del programa* HPCC de la NASA se declara que los "principales clientes de la rama de producción" interesados en el proyecto CAS son "los fabricantes de vehículos y motores aeroespaciales".[2529] A continuación se dice que "la administración del Centro de la NASA, que

---

[2525] *NASA HPCC Budget Estimates*, ejercicios financieros 1992-2003, CE - Prueba documental 373, ejercicio financiero 2000, SAT 4.1-24 (sin cursivas en el original).

[2526] *Ibid*.

[2527] *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372, página 3 (sin cursivas en el original).

[2528] *NASA SAA2-B0001.3*, Estados Unidos - Prueba documental 512, artículo 1.2 (sin cursivas en el original).

[2529] *NASA High Performance Computing and Communications Program Plan*, 25 de abril de 2000, CE - Prueba documental 1211, página 14 (sin cursivas en el original).

trabaja con los investigadores de la rama de producción y del Programa HPCC de la NASA, está encargada de la identificación de tecnologías sensibles. Estas tecnologías se manejan de tal manera que su comunicación a personas, empresas, laboratorios y universidades *extranjeros* está limitada".[2530]

7.1018 El Programa sobre seguridad de la aviación, que se inició en el ejercicio financiero 2000, financia el desarrollo de tecnologías destinadas a reducir los accidentes en la aviación y las tasas de mortalidad correspondientes. El Programa se derivó de investigaciones sobre la seguridad de la aviación realizadas en el marco del Programa básico sobre investigación y tecnología (R&T Básico) antes del ejercicio financiero 2000.[2531] En el *plan del Programa* sobre seguridad de la aviación se declara que:

> "La Oficina de Tecnología Aeroespacial (OAT), una empresa de la NASA, se centra en investigaciones y tecnología a largo plazo, de alto riesgo y alta rentabilidad. La Empresa se propone fomentar el crecimiento económico y la seguridad y *aumentar la competitividad económica de los Estados Unidos* gracias al liderazgo en el mercado mundial de las aeronaves, revolucionando los viajes aéreos y el modo en que se diseñan, se construyen y se explotan las aeronaves y creando tecnologías de transporte espacial de bajo costo. ...
>
> La NASA puede utilizar acuerdos formales para establecer asociaciones con la *rama de producción de aeronaves de los Estados Unidos*, la FAA, el DOD y otros programas de la NASA, como los seis programas R&T básicos y los programas de capacidad de sistemas para la aviación. Estos acuerdos potenciarán los programas existentes en esas organizaciones y permitirán identificar los medios de incorporar la tecnología *en la producción de las empresas estadounidenses*. ...
>
> *El programa sobre seguridad de la aviación hará especial hincapié en una difusión rápida y eficaz de la tecnología a la industria estadounidense*. Los mecanismos de transferencia de la tecnología dependen de la madurez de ésta. Se utilizarán diversos mecanismos de transferencia de tecnología, de los cuales el más importante es la participación directa de los usuarios en la formulación del programa descrito en este plan y la contratación directa de actividades de investigación y desarrollo. Los recursos del programa financian contratos y donaciones para investigación y desarrollo, que ayudan a conseguir una transferencia directa de tecnología *a la industria estadounidense* y, de ese modo, aumentan la probabilidad de hacer aportaciones directas a productos a corto plazo. También habrá un intercambio de tecnología entre los participantes mediante reuniones de grupos de trabajo técnicos especializados. En las conferencias técnicas patrocinadas por el Instituto Estadounidense de Aeronáutica y Astronáutica, la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Mecánicos y otras asociaciones profesionales similares, las exposiciones se limitarán al examen de *información no sensible desde el punto de vista de la competencia*. Otros métodos de transferencia de la tecnología son los informes técnicos, los programas de cooperación y los intercambios de personal entre la NASA, la rama de producción y otros organismos gubernamentales mediante

[2530] *NASA High Performance Computing and Communications Program Plan*, 25 de abril de 2000, CE - Prueba documental 1211, página 48 (sin cursivas en el original).

[2531] *NASA Aviation Safety Budget Estimates*, *FY 2000-FY 2007*, CE - Prueba documental 382, ejercicio financiero 2000, SAT 4.1-49.

> memorandos de acuerdo y demostraciones técnicas en las instalaciones de la NASA y los usuarios."[2532]

7.1019 El Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas (QAT) fue creado a partir de la parte relativa a la reducción del ruido del Programa AST, que, según la NASA, era "un programa centrado en el desarrollo de tecnologías de reducción del ruido *para la rama de producción de aeronaves comerciales de los Estados Unidos a fin de aumentar la competitividad de ésta* en la observancia de las prescripciones ambientales nacionales e internacionales y facilitar el crecimiento del mercado".[2533] El Programa QAT financió el desarrollo de tecnologías encaminadas a reducir los niveles de ruido de las aeronaves a la mitad en un plazo de 10 años y a la cuarta parte en un plazo de 25 años y a crear un sistema de transporte "que no necesite horarios prohibidos, presupuestos para ruidos o procedimientos de atenuación del ruido".[2534] La NASA describió la meta del Programa QAT del modo siguiente:

> "La meta del Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas (QAT) es contribuir al objetivo en cuanto al ruido para los próximos 10 años de la Aviación Civil Mundial permitiendo alcanzar los objetivos en materia de tecnología enunciados en el Plan empresarial estratégico de la Oficina de Tecnología Aeroespacial, 'reducir en las aeronaves futuras los niveles de ruido percibidos que causan las aeronaves subsónicas actuales a la mitad en los próximos 10 años y a la cuarta parte en los próximos 25 años'. El Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas es el próximo paso para alcanzar el objetivo muy ambicioso y deseable para los próximos 25 años, en beneficio del público. El logro de la meta a 25 años vista responderá a la visión de la NASA de un sistema de transporte aéreo libre de limitaciones debidas al ruido, en el que los ruidos indeseables producidos por las aeronaves queden restringidos a los aeropuertos. Un sistema de transporte que no necesite horarios prohibidos, presupuestos para ruidos o procedimientos de atenuación del ruido es parte de esta visión. Entre las ventajas que proporcionará al público el logro de estas metas figuran una mejor calidad de vida, viajes aéreos fácilmente disponibles y asequibles y *la continuación del liderazgo mundial de los Estados Unidos*."[2535]

7.1020 La NASA expresó también los objetivos del Programa QAT como "realiz{ar} la visión de la NASA de un sistema de transporte aéreo libre de limitaciones debidas al ruido, en el que los ruidos indeseables queden restringidos a los aeropuertos", encabezar "el desarrollo tecnológico preciso para atender las necesidades de la comunidad nacional en materia de reducción de los efectos del ruido"[2536] y desarrollar "tecnología que, cuando se aplique, reduzca los efectos del ruido producido por las aeronaves en beneficio de las personas que residen cerca de los aeropuertos, la industria de la aviación y los viajeros".[2537]

7.1021 El Programa sobre sistemas de aeronaves (VSP), que se comenzó a aplicar como programa independiente en el ejercicio financiero 2003 sobre la base de componentes procedentes del Programa QAT y los programas R&T básicos, se centra en "el desarrollo de tecnologías

---

[2532] *NASA Aviation Safety Program Plan*, 1º de agosto de 1999, CE - Prueba documental 1209, páginas 2, 4 y 35 (sin cursivas en el original).

[2533] *NASA Memorandum to Research and Focused Programs Contracts Branch*, 23 de mayo de 1996, CE - Prueba documental 365, página 4 (sin cursivas en el original).

[2534] *NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007*, CE - Prueba documental 384, ejercicio financiero 2002, SAT 4.1-74.

[2535] *NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007*, CE - Prueba documental 384, ejercicio financiero 2001, página 4/55 (sin cursivas en el original).

[2536] *NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007*, CE - Prueba documental 384, ejercicio financiero 2001 y ejercicio financiero 2002, SAT 4.1-74.

[2537] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2003, SAT 4-24.

fundamentales que permitan dotar a los vehículos aéreos del futuro de nuevas capacidades".[2538] En particular, está "desarrollando tecnologías habilitadoras con objeto de ampliar la disponibilidad de viajes aéreos para satisfacer la demanda del público de intensificación de esos viajes sin que ello afecte a la seguridad ni degrade el medio ambiente".[2539] La NASA ha descrito el objetivo de este programa del modo siguiente:

> "*Los competidores de los Estados Unidos* han adoptado el liderazgo en la aviación como su meta estratégica declarada. Sin una cuidadosa planificación e inversión en nuevas tecnologías, el resultado podría ser un atascamiento a corto plazo, la limitación de la movilidad, la insuficiencia del crecimiento económico y la erosión continuada del liderazgo estadounidense en el sector de la aviación. ... El componente de tecnologías de vehículos innovadoras investiga y desarrolla esas tecnologías *a fin de mantener la superioridad de las aeronaves estadounidenses*, garantizar la compatibilidad a largo plazo con el medio ambiente de los sistemas de aeronaves y aumentar la seguridad y eficiencia de éstos."[2540]

7.1022 La NASA expresó también los objetivos del Programa VSP como lograr la "compatibilidad a largo plazo con el medio ambiente de los sistemas de aeronaves y aumentar la seguridad y eficiencia de éstos"[2541], realizando investigaciones centradas en "tecnologías en estado embrionario destinadas a seguir mejorando la calidad de vida de nuestros ciudadanos"[2542] y demostrando la posibilidad de grandes avances de las "tecnologías aeronáuticas que protejan el medio ambiente terrestre y permitan la realización de misiones científicas".[2543]

7.1023 En el presupuesto del Programa R&T Básico se declara que:

> "El programa de investigación y tecnología de la aerodinámica: ... Hace progresar la comprensión de la mecánica fundamental de los fluidos y los fenómenos aeroacústicos y proporciona nuevas tecnologías validadas en materia de aerodinámica aplicables a las aeronaves estadounidenses militares y civiles del futuro, de las velocidades subsónicas a las hipersónicas. ...
>
> Mediante investigaciones básicas y aplicadas en asociación con la rama de producción, los círculos académicos y otros organismos gubernamentales, *la NASA desarrolla tecnologías de alto riesgo decisivas y elabora conceptos avanzados para las ramas de producción de aeronaves y motores de los Estados Unidos*. ...
>
> Estas actividades proporcionan la tecnología habilitadora que, en último término, conduce a programas futuros centrados en la tecnología y al desarrollo de sistemas avanzados *por la rama de producción estadounidense*. La mayor parte de las investigaciones pertenecen a las principales disciplinas aeronáuticas de la aerodinámica, la propulsión, los materiales, las estructuras, los controles y la

---

[2538] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2005, ESA 16-16.
[2539] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2005, ESA 16-16.
[2540] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2003, SAT 4-23 (sin cursivas en el original).
[2541] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2003, SAT 4-23.
[2542] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2004, SAE 15-19 y ejercicio financiero 2005, ESA 16-16.
[2543] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, ejercicio financiero 2006, SAE 11-14.

> conducción, los factores humanos y los sistemas de vuelo. Una parte importante del programa básico se ejecuta mediante acuerdos de cooperación con la rama de producción aeroespacial y otros organismos gubernamentales *a fin de facilitar la rápida transferencia de tecnología*. ...
>
> El programa trata de proporcionar la tecnología que, *cuando sea aplicada por la rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos*, permitirá el desarrollo de aeronaves económicas, seguras, silenciosas y competitivas a nivel mundial en toda la gama de velocidades. Además, el programa comprende la creación de metodologías multidisciplinarias para hacer posible que *la rama de producción estadounidense* reduzca la duración del ciclo de diseño y los costos de la fabricación de aeronaves en el futuro. El principal objetivo del programa es proporcionar los conocimientos especializados fundamentales sobre los aspectos de la aerodinámica relacionados con la viscosidad y las instalaciones correspondientes para atender las necesidades de diseño actuales y futuras de la rama de producción estadounidense, la NASA, el DOD, la FAA y otros organismos gubernamentales. ...
>
> En el ejercicio financiero 1994, se pondrá a disposición de la rama de producción estadounidense un código informático para el diseño y el análisis de sistemas de protección térmica contra el hielo y se iniciarán un programa conjunto NASA/FAA/rama de producción encaminado a abordar el problema de la pérdida de sustentación de la cola de las aeronaves a causa del hielo y un programa conjunto NASA/rama de producción encaminado a determinar los requisitos de protección contra el hielo que deben cumplir los sistemas de control de flujo laminar híbrido (HLFC). ...
>
> Las bases de datos sobre diseño y los métodos de diseño correspondientes se transfieren eficazmente a la rama de producción y el DOD para el desarrollo de *aeronaves estadounidenses civiles y militares superiores* y seguras. ...
>
> Cada elemento del Programa básico sobre investigación y tecnología (R&T Básico) tiene el objetivo de elaborar métodos que contribuyan a que se alcance la meta de la *rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos* de reducir la duración del ciclo de diseño en un 50 por ciento, como mínimo."[2544]

7.1024 El Grupo Especial ha examinado también la asignación de los derechos de propiedad intelectual de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo entre la NASA y Boeing. La asignación de los derechos de propiedad intelectual en el marco de una serie de contratos de investigación y desarrollo de la NASA con Boeing, en particular en lo que se refiere a los derechos sobre los datos (en contraposición a los derechos de patente) difirió de las cláusulas habituales relativas a los derechos sobre los datos contenidos en los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo del Gobierno de los Estados Unidos. En su calidad de contratista, Boeing conservaba los derechos sobre cualquier invención (es decir, los derechos de patente) concebida en el curso de la realización de las investigaciones financiadas por la NASA; sin embargo, el Gobierno de los Estados Unidos recibe una licencia exenta de regalías para "uso/fines gubernamentales", que le permite utilizar la invención de que se trate. En su calidad de contratista, Boeing conservaba también el derecho a utilizar cualesquiera datos (es decir, el derecho sobre los datos) producidos en el curso de la realización de las investigaciones financiadas por la NASA; no obstante, el Gobierno de los Estados Unidos recibe una licencia exenta de regalías de "derechos ilimitados" que le permite utilizar cualesquiera datos producidos por el contratista en el curso de la realización de las investigaciones

[2544] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, ejercicios financieros 1992, 1995 y 1999 (sin cursivas en el original).

financiadas por la NASA. Boeing no estaba obligada a pagar regalías a la NASA por cualquier beneficio comercial obtenido. No obstante, en el marco de algunos de los programas de investigación y desarrollo en litigio, la NASA incluyó cláusulas de "derechos exclusivos limitados sobre datos" (LERD) en sus contratos de investigación y desarrollo con Boeing. Las cláusulas limitaban lo que, de lo contrario, habrían sido "derechos ilimitados" que habitualmente habría tenido el Gobierno de los Estados Unidos en el caso de los datos obtenidos en el curso de las investigaciones contratadas. Las cláusulas LERD concedían a Boeing el derecho exclusivo a explotar tecnologías esenciales desarrolladas en el marco de determinados contratos con la NASA durante un período de cinco años, como mínimo, a partir de la fecha de comunicación de los datos. Las tecnologías se describían como "sensibles" y protegidas mediante las restricciones LERD si se consideraba que influían en la posición competitiva de la rama de producción estadounidense.[2545] Los contratos de investigación y desarrollo de la NASA que contenían cláusulas LERD se referían a "caso{s} de financiación conjunta", es decir, a situaciones en las que los contratistas "contribuían con un volumen significativo de recursos propios a las actividades de investigación contratadas". En una declaración pronunciada en 2001 ante un subcomité del Senado, Daniel Goldin, antiguo Administrador de la NASA, explicó la relación entre la asignación de los derechos de propiedad intelectual y los objetivos que intentaba alcanzar la NASA en el marco de los programas en litigio:

> *Pregunta 1*. ¿Cree usted que los *fabricantes estadounidenses* están retrasados con respecto a Airbus por lo que se refiere a la tecnología?
>
> Respuesta. ... La principal deficiencia del *desarrollo tecnológico estadounidense* ha sido que la validación y la reducción de los riesgos han sido insuficientes para que los *fabricantes estadounidenses* pudieran aprovechar plenamente y en un momento temprano la disponibilidad de tecnología. El refuerzo propuesto de las actividades aeronáuticas de la NASA en el ejercicio financiero de 1994 se centra en la cooperación con la rama de producción en toda la fase de validación de la tecnología.
>
> ...
>
> *Pregunta 3*. Ha hablado usted de la importancia de los programas de investigación aeronáutica de la NASA para la rama de producción de aeronaves. ¿Qué medidas ha adoptado la NASA para garantizar que la tecnología desarrollada en el marco de esos programas se transfiera eficazmente a la rama de producción? ¿Cómo se asegura la NASA de que los *fabricantes estadounidenses* tengan acceso a esas tecnologías antes que las *empresas extranjeras*?

[2545] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 838 (en el que se citan Centro Langley de Investigación de la NASA, *High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook*, abril de 1998, CE - Prueba documental 344, página 17; *Advanced Subsonic Technology Program, Technology Transfer Control Handbook*, agosto de 1998, CE - Prueba documental 370, página 18). Estas disposiciones LERD y otras disposiciones relativas a los derechos sobre los datos se han incluido en varios contratos de la NASA con Boeing. Véanse, por ejemplo, *NASA Contract NAS1-20267 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Integrated Wing Design*, 12 de septiembre de 1994, CE - Prueba documental 360, páginas 11-19; *NASA Contract NAS1-20268 with McDonnell Douglas regarding Integrated Wing Design*, 12 de septiembre de 1994, CE - Prueba documental 361, páginas 11-17. En las solicitudes de ofertas en materia de investigación y desarrollo de la NASA se comunicaba también a los posibles contratistas que los datos producidos en el marco del proyecto estarían protegidos por disposiciones LERD y otras disposiciones relativas a los derechos sobre los datos. Véanse, por ejemplo, *NASA Final Solicitation 1-063-DIG.1299, Flight Critical Systems Research*, 27 de agosto de 1999, CE - Prueba documental 588, I-7 a I-10; *NASA Solicitation 1-49-3400.0408, High Speed Research Program Systems Studies*, 11 de junio de 1990, CE - Prueba documental 589, páginas 8-10 y 26-36; *NASA Solicitation 1-50-0140.0001, High-Speed Research Airframe Technology*, 11 de agosto de 1993, CE - Prueba documental 570, páginas 34-41.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Respuesta. La NASA realiza habitualmente sus investigaciones en colaboración con la rama de producción aeronáutica, con lo cual se crean algunos mecanismos directos para la transferencia de tecnología. No obstante, estamos redoblando nuestros esfuerzos para aumentar y mejorar la participación de la rama de producción tanto en la planificación de nuestros programas como en su aplicación. Además, a partir del ejercicio financiero de 1994, gran parte de la inversión en el sector de la aeronáutica está encaminada a hacer progresar las tecnologías hasta una etapa más avanzada, lo que reducirá suficientemente los riesgos de la comercialización por la rama de producción. La participación de ésta en el programa de la NASA debería permitir que los fabricantes continúen desarrollando fácilmente la tecnología durante toda la etapa de comercialización, según se desea. Por otra parte, la ventaja natural de que disfruta la *rama de producción estadounidense* gracias a su asociación directa con el programa de desarrollo tecnológico de la NASA será respaldada por los contratos y acuerdos de cooperación de ésta, *que contienen disposiciones destinadas a proteger la tecnología comercialmente valiosa y/o sensible contra una difusión prematura en el extranjero*."[2546]

7.1025 Aunque los Estados Unidos no sostienen que los acuerdos de la NASA con Boeing en el marco de la Ley del Espacio constituyan "compras de servicios", señalamos que varios de esos acuerdos contienen disposiciones "encaminadas a salvaguardar el carácter confidencial de los datos generados durante dos a cinco años, como mínimo".[2547]

7.1026 Otra consideración pertinente es si las transacciones en cuestión poseen los elementos típicos de una compra de servicios. A este respecto, observamos que varios de los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo concertados entre la NASA y Boeing prevén que esta última no recibirá ninguna remuneración o beneficio.[2548] En el caso de los contratos "sin retribución", Boeing no recibía ninguna remuneración ni beneficio por las actividades de investigación y desarrollo que realizaba debido a que la NASA había llegado a la conclusión de que Boeing se beneficiaría comercialmente de las actividades de investigación y desarrollo que tenían lugar en el marco del contrato. Por ejemplo, en la declaración de selección de uno de los contratos de investigación y desarrollo en litigio se indicaba que las disposiciones sobre remuneración se habían eliminado en el contrato propuesto "sobre la base de la conclusión del Administrador de la NASA de que la rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos {obtendría} los beneficios".[2549] Documentos relativos a otro contrato de investigación y desarrollo entre la NASA y Boeing indican que no habría

---

[2546] *Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993)*, CE - Prueba documental 273, páginas 80 y 81 (sin cursivas en el original).

[2547] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 396, en el que se citan el *SAA 331: Composite Wing Structure Research*, Estados Unidos - Prueba documental 503, artículo 5.3; el *SAA 401: CADDRAD II Developments*, Estados Unidos - Prueba documental 505, artículo 5.3; el *SAA 404: High Speed Technology Research*, Estados Unidos - Prueba documental 506, artículo 5.3; el *SAA 1-506: Advanced Methodologies for Aerospace Analysis and Optimization*, Estados Unidos - Prueba documental 508, artículo 5.4; el *SAA 2-B0001.3: Advanced Aeroelastic Design Procedures*, Estados Unidos - Prueba documental 512, artículo 7.7; el *SAA 469: Study of High Reynolds Number Aerodynamics and Ground-to-Flight Scaling for Aerospace Vehicles*, Estados Unidos - Prueba documental 521 (ICC), artículo 5.3.

[2548] Sobre la base de nuestro propio examen de 16 contratos de investigación y desarrollo entre la NASA y Boeing presentados por las Comunidades Europeas en su primera comunicación escrita, es evidente que nueve de los contratos de investigación y desarrollo de que se trataba implicaban el pago de una remuneración y los otros siete eran contratos de compra "sin retribución".

[2549] *Selection Statement, Phase II High-Speed Research Airframe Technology*, 9 de septiembre de 1994, CE - Prueba documental 356, página 1.

remuneración porque "Boeing se beneficiará comercialmente de las actividades realizadas como resultado del contrato propuesto".[2550]

7.1027 Por las razones expuestas, el Grupo Especial considera que la cuestión de si una transacción se caracteriza o no debidamente como una "compra de servicios" depende de si los trabajos realizados lo fueron principalmente para beneficio o uso del gobierno (o terceros no vinculados) o principalmente para beneficio o uso del propio "vendedor" del "servicio". Las pruebas relativas a las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA arriba examinadas conducen a la conclusión de que la labor realizada por Boeing en el marco de sus contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos con la NASA lo fue principalmente para su propio beneficio o uso y no para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (o terceros no vinculados).[2551] Aunque los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA toman la forma de una contratación gubernamental de servicios, la totalidad de las pruebas presentadas al Grupo Especial lleva a la conclusión de que el contenido de estas transacciones no puede describirse correctamente como una "compra de servicios" a los efectos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por lo tanto, el Grupo Especial constata que los pagos hechos a Boeing de conformidad con estos contratos están incluidos en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC como una

---

[2550] *Prenegotiation Position - Proposed Contract to Boeing Commercial Airplane Group for AST Noise Reduction Research*, 13 de diciembre de 1996, CE - Prueba documental 371, páginas 1 y 2 ("Antes de la publicación de la solicitud, tuvieron lugar varias conversaciones entre los funcionarios encargados de la contratación, el personal técnico y {Boeing Commercial Aircraft} a fin de determinar y acordar que era apropiada una contratación sin retribución. Se dijo que el personal técnico de la NASA había determinado que Boeing se beneficiaría comercialmente de las actividades realizadas como resultado del contrato propuesto. Por otra parte, el personal técnico de la NASA mencionó su interpretación de la resolución de Dan Goldin (Administrador de la NASA) de que los "programas de que se trataba" no implicarían una remuneración. El mencionado Grupo de Boeing informó verbalmente al especialista encargado del contrato de que aceptaría un contrato sin retribución en el caso de este programa, pese a los casos anteriores en que se había percibido una remuneración por este tipo de actividad").

[2551] Al realizar este análisis, el Grupo Especial ha hallado orientaciones en el informe del Órgano de Apelación en el asunto *China - Partes de automóviles*:

> "Consideramos que la determinación de un grupo especial acerca de si una carga concreta está comprendida en el párrafo 1 b) del artículo II o el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 debe hacerse a la luz de las características de la medida y las circunstancias del caso. *En muchos casos esto será una labor sencilla. En otros, el cuadro será más confuso y el problema planteado al grupo especial será más complejo*. El grupo especial debe estudiar minuciosamente la medida que se le ha planteado, tanto en su diseño como en su funcionamiento, y determinar sus *características principales*. Una vez hecho esto, debe tratar de identificar las *características principales o esenciales de la medida en cuestión*, que definen su '*centro de gravedad*', a los efectos de caracterizar la carga que impone como un derecho de aduana propiamente dicho o una carga interior. No es sorprendente, y en realidad es lo que cabe esperar, que una misma medida presente *algunos rasgos* que sugieren que está comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 1 b) del artículo II mientras que *otros* hacen pensar que se trata de una medida comprendida en el del párrafo 2 del artículo III. Al realizar su evaluación objetiva de la aplicabilidad de determinadas disposiciones de los acuerdos abarcados a una medida que se le ha sometido debidamente, el grupo especial debe identificar *todas las características pertinentes de la medida* y *reconocer cuáles son los rasgos que más representan la médula* de la medida misma, y *a cuáles debe atribuirse la mayor transcendencia* a los efectos de caracterizar la carga de que se trata y, en consecuencia, determinar debidamente las disciplinas a que está sujeta en virtud de los acuerdos abarcados."

Informe del Órgano de Apelación, *China - Partes de automóviles*, párrafo 171 (sin cursivas en el original, no se reproduce la nota de pie de página).

transferencia directa de fondos.[2552] El Grupo Especial constata además que el acceso a instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionado a Boeing de conformidad con los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo en cuestión constituye un suministro de bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) La cuestión de si existe un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1028 En relación con la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas aducen que las "subvenciones" de la NASA otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing. Más concretamente, aducen que: i) las contribuciones financieras "están relacionadas con la producción de LCA de Boeing"; ii) las contribuciones financieras "proporcionan ventajas a la división de LCA de Boeing en condiciones que no son de mercado"; iii) "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio" de la financiación y la ayuda ni "ha estado obligada a reembolsar al Gobierno de los Estados Unidos cualesquiera recompensas comerciales resultantes"; iv) Boeing ha recibido "conocimientos y experiencia" valiosos gracias a las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos; y v) es "axiomático que esa financiación y apoyo de actividades de investigación y desarrollo no están disponibles en el mercado".[2553]

7.1029 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que los contratos de investigación y desarrollo de la NASA son intercambios de "valor por valor". En primer lugar, la NASA, que "no se dedica a fabricar LCA o sus partes" no recibe nada que tenga un valor real como resultado de los contratos y acuerdos con Boeing. Mientras que Boeing recibe experiencia en materia de investigación y tecnología valiosa, la NASA recibe "informes resumidos sobre investigaciones y derechos de licencia que no parecen tener ninguna utilidad para ella".[2554]

7.1030 En segundo lugar, en una transacción comercial, una entidad paga a otra entidad para que realice actividades de investigación y desarrollo únicamente si tiene intención de utilizar realmente las investigaciones para algún propósito, es decir, si puede obtener los plenos derechos a la tecnología resultante, y no pagará a otra entidad para que realice actividades de investigación y desarrollo "a cambio de informes de mero trámite sobre las investigaciones para su difusión entre el público y de derechos de licencia de que será titular *ad infinitum*". En cambio, de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo de la NASA, "Boeing puede utilizar los resultados de las actividades de investigación y desarrollo y conservar para sí misma la tecnología únicamente a cambio de una remuneración teórica".[2555] Las Comunidades Europeas aducen que, en una transacción de mercado, una entidad pagará a otra entidad para que realice actividades de investigación y desarrollo únicamente si adquiere la plena titularidad de cualesquiera derechos de propiedad intelectual sobre las tecnologías resultantes de esas actividades. Las Comunidades Europeas hacen referencia[2556] a un artículo relativo a los derechos de propiedad intelectual y las investigaciones sobre células madre[2557] y a una declaración de Regina Dieu, Asesor Letrado del Departamento Jurídico de Contratación

[2552] No aceptamos que los pagos hechos a Boeing sean simples "donaciones". Tratamos esta cuestión en el contexto de la estimación de la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing. Véase el párrafo 7.1100 *infra*.

[2553] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 526-528, 550-552, 574-576, 590-592, 605-607, 620-622, 633-635 y 652-654.

[2554] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 375 y 377.

[2555] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 376 y 379.

[2556] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 376.

[2557] Sean M. O'Connor, *"Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?" 39 New Eng. L. Rev. 665 (2005)*, CE - Prueba documental 1212, página 669.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Industrial de Airbus SAS, en la que se dice que, cuando Airbus financia un proyecto de investigación y desarrollo, tiene exclusiva y únicamente la titularidad de todos y cada uno de los derechos de propiedad intelectual generados o adquiridos en relación con la ejecución del proyecto de investigación y desarrollo y durante éste.[2558] Además, para respaldar el mismo argumento formulado en el contexto de su alegación acerca de la renuncia/otorgamiento de derechos de propiedad intelectual de la NASA/el DOD, las Comunidades Europeas se remiten[2559] a un artículo relativo a las investigaciones en colaboración[2560] a un curso de capacitación de la OMPI[2561] y a un contrato concertado por Boeing con el Instituto Nacional de Investigación Aeronaútica de la Universidad Estatal de Wichita.[2562]

7.1031 En tercer lugar, una entidad comercial no pagará a otra entidad para que realice actividades de investigación y desarrollo a fin de alcanzar los objetivos de política pública que se propone la NASA, es decir, salvaguardar la posición destacada y aumentar la competitividad de la rama de producción aeronáutica estadounidense. El argumento de los Estados Unidos de que "la NASA recibe una remuneración suficiente de Boeing con el logro de los objetivos gubernamentales" es circular, porque el objetivo que se propone alcanzar la NASA es aumentar la competitividad de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos.[2563]

7.1032 Por último, no todos los resultados de los programas de investigación y desarrollo de la NASA se publican, y los que se ponen a disposición del público tienen escaso valor para las empresas que no participaron en la investigación.[2564]

Argumentos de los Estados Unidos

7.1033 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos no tratan explícitamente la cuestión de si los pagos hechos a Boeing de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, al referirse al argumento de las Comunidades Europeas de que los contratos de la NASA son donaciones, los Estados Unidos rechazan la afirmación de que, como el Gobierno estadounidense no se dedica a la fabricación de LCA o de sus partes, no es posible que reciba nada de valor a cambio de los pagos hechos a Boeing por las actividades de investigación y desarrollo.[2565] En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos sostienen que el suministro de bienes y servicios a Boeing por la NASA "siempre se remunera suficientemente". Los Estados Unidos recuerdan que la NASA proporciona bienes y servicios a Boeing de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. Más concretamente, los Estados Unidos explican que la NASA proporciona a Boeing servicios de túneles aerodinámicos, así como bienes y servicios "no relacionados con los túneles aerodinámicos". Los Estados Unidos aducen que el suministro de bienes y servicios a Boeing por la NASA de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio tiene siempre lugar a cambio de una remuneración suficiente.[2566]

[2558] *Declaration of Regina Dieu*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1178.
[2559] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 553-556.
[2560] Rochelle Cooper Dreyfuss, *"Collaborative Research: Conflicts on Authorship, Ownership and Accountability", 53 Vand. L. Rev. 1161 (2000)*, CE - Prueba documental 1228, página 1212.
[2561] *OMPI-MOST, "Intermediate Training Course on Practical Intellectual Property Issues in Business"*, 13 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 1229, páginas 42 y 43.
[2562] *Contract Between Boeing Commercial Airplane Group Wichita Division and Wichita State University, contrato Nº 000051728*, 4 de noviembre de 2002, CE - Prueba documental 1231.
[2563] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 378 y 380.
[2564] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 381.
[2565] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 219-225.
[2566] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 230-267.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1034 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han respaldado sus afirmaciones en cuanto al beneficio que llevan consigo las transacciones entre la NASA y Boeing. El argumento de que la NASA no recibía "nada a cambio" de los pagos hechos a Boeing de conformidad con los contratos de investigación y desarrollo es incorrecto porque, a cambio del dinero que la NASA paga a Boeing, el Gobierno de los Estados Unidos recibe un valor proporcionado. El Gobierno estadounidense recibe los trabajos de los científicos e ingenieros de Boeing encaminados a alcanzar sus objetivos, puede difundir los conocimientos que generan esos trabajos en beneficio del público y recibe derechos de propiedad intelectual sobre las invenciones y los datos de los que no sería titular en otro caso.[2567]

7.1035 Los Estados Unidos sostienen también que las Comunidades Europeas afirman erróneamente "que ninguna entidad comercial pagaría en ningún caso a otra entidad para que realizara actividades de investigación y desarrollo principalmente en beneficio de esa otra entidad, recibiendo únicamente a cambio informes de mero trámite sobre las investigaciones para su difusión entre el público y derechos de licencia que no tiene intención de utilizar". En primer lugar, los informes sobre las investigaciones generados en esas transacciones no son "de mero trámite", como lo demuestra el volumen de información puesto a disposición del público como resultado de las investigaciones aeronáuticas de la NASA y la amplia difusión de esa información.[2568] En segundo lugar, las Comunidades Europeas no presentan ninguna prueba de que el Gobierno de los Estados Unidos no tenga en ningún momento la intención de utilizar las patentes y las licencias obtenidas de conformidad con los contratos de investigación. Esos derechos son derechos del Gobierno que puede utilizar cualquier organismo de éste, incluidos la FAA, el DOD o la propia NASA, en nuevas investigaciones realizadas por personal de esta última. El hecho de que la NASA no se dedica a la adquisición o la fabricación de LCA "es tan poco pertinente como correcto" a este respecto.[2569] En tercer lugar, las actividades de investigación y desarrollo realizadas a solicitud de la NASA no redundan principalmente en beneficio de Boeing, como alegan las Comunidades Europeas, sino que benefician al público en el sentido más amplio.[2570] En cuarto lugar, las Comunidades Europeas no proporcionan ningún respaldo de su afirmación de que una entidad comercial no pagará a otra entidad para que preste servicios que también otorgan un beneficio a esa otra entidad. Ese tipo de beneficio existe normalmente en las transacciones comerciales.[2571]

7.1036 En su respuesta a las preguntas 21 y 22 formuladas por el Grupo Especial, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han demostrado que el tratamiento de los derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos de investigación y desarrollo de la NASA/el DOD constituya una desviación con respecto a la práctica comercial normal que otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A este respecto, los Estados Unidos aducen que la práctica comercial es distinta según los casos. Las entidades comerciales procuran comprar los derechos de propiedad intelectual que *necesitan* y no parten de un solo paradigma, como sugieren las Comunidades Europeas. Aunque determinadas transacciones comerciales pueden asignar al comprador la titularidad de la propiedad intelectual generada en la ejecución de un contrato, hay entidades comerciales que compran servicios de investigación y desarrollo a cambio de una licencia limitada para la utilización de la propiedad intelectual resultante. Como ejemplo, los Estados Unidos presentan cuatro contratos por los que Boeing paga a importantes universidades dedicadas a la

[2567] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 65.
[2568] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 67.
[2569] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 68.
[2570] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 69. Los Estados Unidos ponen de relieve que, aunque la NASA no adquiere ni produce grandes aeronaves civiles, adquiere, produce y difunde conocimientos y que el propósito de los programas de investigación y desarrollo de la NASA es "obtener y difundir el mayor volumen de información entre el grupo más amplio en el plazo más breve posible y no 'entregar recursos a Boeing'". Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 62-64.
[2571] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 70.

investigación para que realicen actividades de investigación y desarrollo en su favor y recibe a cambio una licencia -no la titularidad- con respecto a la propiedad intelectual desarrollada en el marco del contrato.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1037 Una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC si sus condiciones son más favorables que las que el receptor puede obtener en el mercado.[2572] Así pues, para determinar si las contribuciones financieras de la NASA a Boeing otorgan un beneficio a ésta en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, el Grupo Especial debe comenzar por recordar cuáles son las *condiciones* de esas contribuciones financieras. Sólo después de hacerlo puede pasar a comparar *esas* condiciones con las condiciones de una transacción de mercado.

7.1038 Según la conclusión a que llegó ya el Grupo Especial en su análisis de la existencia de una contribución financiera, la NASA ha hecho pagos a Boeing y le ha dado acceso a sus instalaciones, equipos y empleados *a condición de que Boeing realice trabajos de investigación y desarrollo aeronáuticos que serán principalmente para beneficio o uso de la propia Boeing* y no principalmente para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (o terceros no vinculados). Aunque los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo contienen naturalmente numerosas otras condiciones (por ejemplo, contienen o incorporan por referencia numerosas cláusulas normalizadas que regulan asuntos diversos), esta es, a juicio del Grupo Especial, la "condición" fundamental del suministro de las contribuciones financieras, es decir, que Boeing utilice los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que recibe de la NASA a los efectos de la realización de trabajos de investigación y desarrollo aeronáuticos que son principalmente para beneficio y uso de la propia Boeing. El Grupo Especial ha llegado anteriormente a la conclusión de que una transacción en la que la labor realizada lo es principalmente para beneficio y uso del "vendedor" no puede describirse correctamente como una "compra de servicios".

7.1039 En el presente asunto, ambas partes están de acuerdo en que, por lo que se refiere a las contribuciones financieras que Boeing recibe en el marco de los programas de investigación y desarrollo de la NASA, "el punto de referencia de mercado pertinente serían las condiciones de una transacción comercial en la que una entidad paga a otra entidad para que realice actividades de investigación y desarrollo".[2573] La pregunta es, pues, si, en una transacción comercial, una entidad pagaría a otra entidad para que realizara actividades de investigación y desarrollo en esas mismas condiciones, es decir, con la condición de que la entidad que recibiera las contribuciones financieras realizaría actividades de investigación y desarrollo que serían principalmente para beneficio y uso de la entidad receptora del pago. El Grupo Especial cree que ninguna entidad comercial, es decir, ninguna entidad privada que actuara de conformidad con consideraciones comerciales, haría pagos (y proporcionaría acceso a sus instalaciones y su personal) a otra entidad comercial a condición de que la otra entidad realizara actividades de investigación y desarrollo principalmente para beneficio y uso de esa otra entidad. Como mínimo, en caso de que se proporcionaran contribuciones financieras en esas condiciones, se prevería que se exigiría algún tipo de regalía o reembolso. Así pues, en lo relativo a las contribuciones financieras proporcionadas por la NASA a Boeing en esas condiciones, consideramos que no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia sobre los términos y condiciones de la financiación concreta de actividades de investigación y desarrollo basada en el mercado para demostrar, por lo menos *prima facie*, que esas transacciones de la NASA otorgaban un beneficio a Boeing. En lugar de ello, si los Estados Unidos desearan refutar esa presunción *prima facie*, les correspondería identificar ejemplos de transacciones en las que entidades comerciales hayan pagado a otras entidades comerciales para que realizaran

[2572] Véanse los párrafos 7.30 y 7.31 del presente informe.
[2573] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 21, párrafo 76; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 136, párrafo 85.

actividades de investigación y desarrollo en esas condiciones, es decir, para que realizaran actividades de investigación y desarrollo que fueran principalmente para beneficio o uso de la entidad receptora de la financiación. Los Estados Unidos no han presentado ejemplos de transacciones comerciales en las que una entidad pague a otra entidad para realizar actividades de investigación y desarrollo que sean principalmente para beneficio y uso de la entidad que recibe la financiación ni ninguna prueba al respecto.

7.1040 Por consiguiente, el Grupo Especial llega a la conclusión de que las contribuciones financieras proporcionadas a Boeing en el marco de sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos con la NASA otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1041 Por estas razones, constatamos que los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que la NASA proporcionó a Boeing mediante los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1042 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas aducen que cada uno de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en litigio es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC o, subsidiariamente, específico *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 de ese Acuerdo.[2574] Las Comunidades Europeas sostienen que los programas son específicos *de jure* en virtud de la materia de la investigación. Más concretamente, afirman que los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en litigio son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 porque están expresamente limitados a determinadas empresas que participan en actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica. Las Comunidades Europeas aducen que, como el fundamento legislativo de cada uno de los ocho programas en litigio es la Ley del Espacio, los programas también están limitados "a las empresas que pueden cumplir los objetivos de esa Ley". Afirman asimismo que los programas son específicos *de facto* porque Boeing ha recibido una cantidad desproporcionada de la financiación facilitada en el marco de los programas de investigación y desarrollo de la NASA. Las Comunidades Europeas aducen que, además de recibir una cantidad desproporcionada de la financiación concedida por la NASA en virtud de cada uno de sus programas, Boeing ha recibido también una cantidad desproporcionada de todos los contratos otorgados por la NASA.[2575] Por último, las Comunidades Europeas sostienen que "la participación activa de Boeing en el Consejo Asesor de la NASA y sus subcomités, en los más altos niveles, revela que la NASA ejerce facultades discrecionales para la concesión de subvenciones de una manera que tiene plenamente en cuenta las opiniones y necesidades de Boeing".

7.1043 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos "no impugnan la conclusión de que el apoyo concedido por la NASA a Boeing para las

[2574] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 529 y 530, 553 y 554, 577 y 578, 593 y 594, 608 y 609, 623 y 624, 636 y 637 y 655 y 656.

[2575] Las Comunidades Europeas citan la participación de Boeing en los contratos de la NASA en los ejercicios financieros 1991-2004, CE - Prueba documental 19, que indica que Boeing recibió, como promedio, el 23,4 por ciento de todos los contratos de la NASA durante el período 1991-2004. La nota 1 de la Prueba documental 19 presentada por las CE indica que la información se ha tomado del *Annual Procurement Report de la NASA*, ejercicios financieros 1991-2004, *"One Hundred Principal Contractors"* ("Los cien contrataistas principales"), CE - Prueba documental 341.

actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos es específico en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*".[2576]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1044 Los Estados Unidos no responden a los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la especificidad, salvo en el contexto del acceso a túneles aerodinámicos que Boeing recibió de conformidad con varios acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. A este respecto, los Estados Unidos afirman que los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA son "utilizados por una amplia gama de empresas pertenecientes a todo el espectro económico estadounidense".[2577]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1045 En el presente asunto, los Estados Unidos no discuten que cada uno de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio, si se constatara que proporciona subvenciones en el sentido del artículo 1, sería específico de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. No se niega que la Ley del Espacio limita expresamente el alcance de las actividades de investigación y desarrollo de la NASA (es decir, a la aeronáutica y el espacio). Tampoco se niega que cada uno de los ocho programas en litigio implica actividades de investigación y desarrollo encaminadas a la "mejora de la utilidad, el rendimiento, la velocidad, la seguridad y la eficiencia de los vehículos aeronáuticos y espaciales".[2578]

7.1046 El único argumento formulado por los Estados Unidos en relación con la especificidad es que los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA son "utilizados por una amplia gama de empresas pertenecientes a todo el espectro económico estadounidense".[2579] En su respuesta a la pregunta 162[2580] formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos indican que han proporcionado las siguientes pruebas para respaldar esta afirmación:

> "1) *RAND National Defense Research Institute, Wind Tunnel and Propulsion Test Facilities* (Instituto RAND de investigaciones para la defensa nacional, instalaciones de prueba de túneles aerodinámicos y propulsión) (Estados Unidos - Prueba documental 116): el Instituto constató que los principales usuarios de los túneles aerodinámicos de la NASA están relacionados con el sector aeroespacial pero abarcan una amplia gama de aplicaciones, en particular las naves espaciales, los vehículos de lanzamiento, los misiles y las aeronaves de ala fija y de rotor (de aplicación tanto militar como comercial, incluidos los cazas, las aeronaves de transporte, las aeronaves a reacción comerciales, que funcionan a todas las velocidades, entre ellas la hipersónica, la supersónica y la subsónica), así como los motores.
>
> 2) *NASA Langley Research Center, Wind Tunnel Enterprise, The Enterprise* (Centro Langley de Investigación de la NASA, Empresa de túneles aerodinámicos)

[2576] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 383.

[2577] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 251.

[2578] *National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. Nº 85-568, as amended*, CE - Prueba documental 286, s. 102(d)(2).

[2579] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 251.

[2580] El texto de la pregunta 162 es el siguiente: "En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos sostienen que el suministro por la NASA de servicios de túneles aerodinámicos no es específico de conformidad con el artículo 2 (primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 251). A este respecto, los Estados Unidos sostienen que los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA son 'utilizados por una amplia gama de empresas pertenecientes a todo el espectro económico estadounidense'". ¿Han proporcionado los Estados Unidos alguna prueba para respaldar esa afirmación?"

> (Estados Unidos - Prueba documental 93): los túneles aerodinámicos son utilizados por 'la comunidad comercial tradicional y para las pruebas en tierra del DOD' y se están poniendo en situación de atraer a 'clientes no tradicionales, por ejemplo, en los sectores de los vehículos de motor, sumergibles, recreativos, etc.'
>
> Como ejemplo, la NASA examinó sus registros de utilización de dos túneles aerodinámicos, el Transonic Wind Tunnel (túnel aerodinámico transónico) de 11 pies y el Transonic Dynamics Tunnel (túnel de dinámica transónica), que indican que éstos han sido utilizados por las siguiente entidades: Bell Helicopters, General Dynamics, el Instituto de tecnología de Georgia, Jet Propulsion Laboratories, Lockheed Martin, la Marina de los Estados Unidos, NextGen Aeronautics, Northrop Grumman, Orbital Sciences, Sandia y Sikorsky."[2581]

7.1047 El Grupo Especial considera que las pruebas proporcionadas por los Estados Unidos no respaldan la afirmación de ese país de que los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA son "utilizados por una amplia gama de empresas pertenecientes a todo el espectro económico estadounidense". En realidad, las pruebas presentadas por los Estados Unidos y su propio resumen de esas pruebas en la respuesta a la pregunta 162 parecen contradecir esa afirmación, a juicio del Grupo Especial: confirman que los "principales usuarios de los túneles aerodinámicos de la NASA están relacionados con el sector aeroespacial". Lo que parecen demostrar las pruebas de los Estados Unidos es que empresas distintas de *Boeing* utilizan los túneles aerodinámicos de la NASA. No obstante, eso no pone en cuestión el hecho de que el suministro de servicios de túneles aerodinámicos de la NASA es específico para "una empresa *o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción*".[2582]

7.1048 Independientemente del argumento de los Estados Unidos en relación con los servicios de túneles aerodinámicos, que el Grupo Especial ha rechazado, las Comunidades Europeas tienen razón cuando observan que los "Estados Unidos no ofrecen ninguna respuesta a la presunción *prima facie* establecida por las Comunidades Europeas de que los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en litigio son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque están limitados expresamente a determinadas empresas que participan en actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica".[2583]

7.1049 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las subvenciones de la NASA a actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio son subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Como el Grupo Especial ha llegado a la conclusión de que las subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, no es necesario que se ocupe del argumento subsidiario de las Comunidades Europeas de que las subvenciones de la NASA a las actividades de investigación y desarrollo en litigio son específicas *de facto* en el

---

[2581] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 162, párrafos 155 y 156.

[2582] Si hubiera alguna prueba que respaldara la afirmación de que los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA se prestan a una "amplia gama de empresas pertenecientes a todo el espectro económico estadounidense", tan diversas que no pueden considerarse un "grupo de empresas o ramas de producción" a los efectos del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC, sería entonces necesario pasar a examinar la cuestión en que divergen las partes, que es si el Grupo Especial debe limitar su análisis y centrarse únicamente en las entidades que reciben acceso a los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA en el marco de los ocho programas en litigio (como aducen las Comunidades Europeas) o si debe hacer un análisis más amplio de las condiciones en las que la NASA proporciona servicios de túneles aerodinámicos fuera del contexto de los ocho programas en litigio (como aducen los Estados Unidos). No obstante, como el Grupo Especial cree que los usuarios de los servicios de túneles aerodinámicos de la NASA constituirían en ambos casos un "grupo de empresas o ramas de producción" a los efectos del párrafo 1 del artículo 2, creemos que es innecesario que adopte una resolución sobre este punto.

[2583] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 383.

sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC "porque Boeing recibe en el marco de estos programas una parte de la financiación que es desproporcionada en comparación con su participación del 0,5 por ciento en la economía estadounidense" y/o "porque la NASA ejerce facultades discrecionales al conceder estas subvenciones a Boeing".[2584]

e) La cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1050 Las Comunidades Europeas estiman que la NASA proporcionó a Boeing subvenciones por valor de 10.400 millones de dólares durante el período 1989-2006.[2585] Las Comunidades Europeas asignan aproximadamente 3.000 millones de dólares[2586] de ese total al período 2004-2006, que es el "período de referencia" sugerido por las Comunidades Europeas a los efectos de la determinación de si las subvenciones de la NASA y otras subvenciones impugnadas causaron un perjuicio grave en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC.

7.1051 Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos no han divulgado plenamente la información relativa a todos los contratos de investigación y desarrollo de la NASA en virtud de los cuales Boeing recibió financiación para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA y que, como resultado, las Comunidades Europeas no pueden hacer un análisis general "de abajo arriba" del apoyo del Gobierno de los Estados Unidos a actividades de investigación y desarrollo de Boeing. Las Comunidades Europeas explican que, como no poseen información acerca de la cuantía de la "financiación directa de la investigación y el desarrollo" ni de los "bienes y servicios" proporcionados a Boeing, tienen que basarse, más bien, en una metodología de asignación "descendente" a nivel de la rama de producción para estimar la cuantía de las subvenciones facilitadas a Boeing en el marco de cada programa. Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que acepte esta metodología y la estimación resultante como la "mejor información disponible".[2587]

7.1052 Las Comunidades Europeas utilizan un planteamiento "descendente", basado en datos globales que figuran en los presupuestos y otras cifras de los programas de la NASA relativos a la "rama de producción de aeronaves civiles estadounidenses", para estimar la cuantía de la subvención concedida a Boeing. Las Comunidades Europeas comienzan por estimar el costo total de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio a partir de los presupuestos de los programas de la NASA. A continuación, deducen de ese total determinadas cuantías estimadas correspondientes a investigaciones no relacionadas con las LCA desarrolladas en el marco de los programas. Concretamente, las Comunidades Europeas intentan identificar, deduciendo después las cuantías estimadas correspondientes, i) las investigaciones específicas sobre motores; ii) las investigaciones relativas al tráfico aéreo; y iii) las investigaciones en el marco de otros proyectos diversos no relacionados con las LCA (por ejemplo, investigaciones espaciales).[2588] A continuación, las Comunidades Europeas asignan el resto exclusivamente a la "rama de producción estadounidense

---

[2584] *Ibid*.

[2585] *NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 25, página 20.

[2586] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, página 22. Las Comunidades Europeas asignan 993 millones de dólares a 2004, 992 millones de dólares a 2005 y 983 millones de dólares a 2006.

[2587] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 63-68 y párrafos 525, 549, 573, 589, 604, 619, 632 y 651.

[2588] Más concretamente, las Comunidades Europeas deducen cuantías estimadas por concepto de costos relacionados con los siguientes elementos del Programa R&T Básico: "Tecnología de transbordo y lanzamiento espaciales", "Programa universitario de investigación y enseñanza para minorías", "Construcción de instalaciones" y "Estudios sobre los lanzamientos espaciales en el futuro".

de aeronaves civiles", que comprende a los productores de grandes aeronaves civiles (es decir, Boeing), pequeñas aeronaves civiles y helicópteros y a sus proveedores. Las Comunidades Europeas asignan después una parte de ese total a Boeing, sobre la base de la participación de ésta en la "rama de producción estadounidense de aeronaves civiles". Utilizando esta metodología, las Comunidades Europeas estiman que, de los costos totales de los programas, que ascienden a 18.700 millones de dólares, 10.400 millones deben asignarse a Boeing. Las Comunidades Europeas explican su metodología del modo siguiente:

> "En el caso de la NASA, el análisis realizado por las CE comenzó con los datos presupuestarios que reflejaban el gasto anual total por programas, sin ninguna indicación de cuánto había gastado la NASA para apoyar a una empresa determinada. Sobre la base de los propios presupuestos y de otros hechos disponibles relativos a los ocho programas de la NASA en litigio, era evidente que los presupuestos reflejaban el gasto en investigación y desarrollo en relación con: 1) armazones y componentes de aeronaves civiles (en los ocho programas en litigio); 2) motores de aeronaves (en algunos de los ocho programas en litigio); y 3) otras tecnologías no relacionadas con los armazones, como la tecnología del control del tráfico aéreo o del lanzamiento espacial (en algunos de los ocho programas en litigio). Para llegar a su estimación de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing con cargo a cada programa de la NASA, las Comunidades Europeas comenzaron por aislar la parte de cada presupuesto relacionada con el punto 1) deduciendo los puntos 2) y 3) de las cifras presupuestarias totales, cuando procedía. Esto tuvo como resultado cifras presupuestarias en relación con cada programa que reflejaban la cuantía total gastada por la NASA en actividades de investigación y desarrollo relativas exclusivamente a armazones y componentes de aeronaves civiles. A continuación, reconociendo que una parte de este gasto en investigación y desarrollo probablemente proporcionaba apoyo a entidades pertenecientes a la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles distintas de la división de LCA de Boeing, las Comunidades Europeas asignaron sólo una parte de las cifras resultantes a dicha división. Al realizar esta asignación, las Comunidades Europeas consideraron razonable utilizar una razón obtenida dividiendo i) la suma de todas las ventas de LCA y sus partes realizadas por Boeing y McDonnell Douglas cada año por ii) la cuantía de todas las ventas de aeronaves civiles y sus partes efectuadas por los Estados Unidos en ese año. El fundamento del cálculo de esta razón fue que la división de LCA de Boeing (incluida la división de LCA de McDonnell Douglas) es un subconjunto de la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles y sus partes más amplia para cuyo apoyo la NASA gastó las cantidades asignadas según los presupuestos."[2589]

7.1053 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han demostrado que la financiación proporcionada a Boeing en el marco de estos programas fuera inferior a 750 millones de dólares ni que, en realidad, se destinaran a entidades no vinculadas con Boeing 6.480 millones de dólares. Las Comunidades Europeas sostienen que, a menos que -y hasta que- los Estados Unidos divulguen todos los contratos (y los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio) y subcontratos de conformidad con los cuales Boeing y McDonnell Douglas recibieron "financiación y apoyo" en el marco de los ocho programas en litigio, "incluidas todas las cifras en dólares, las declaraciones de trabajos, las indicaciones y los valores de los bienes y servicios proporcionados por la NASA en virtud de los contratos pertinentes, etc.", no es posible realizar un análisis "de abajo arriba" suficiente de la contribución financiera concedida a Boeing con cargo a esos programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA.[2590]

[2589] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 163, párrafo 243.
[2590] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 365-373.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1054 Los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas han sobrestimado la cuantía de cualquier subvención concedida a Boeing por la NASA. Según los Estados Unidos, la cuantía total de los pagos hechos a Boeing de conformidad con los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA concertados en el marco de los ocho programas aeronáuticos en litigio fue de 1.050 millones de dólares, de los cuales estaban relacionados con las LCA menos de 775 millones. Los Estados Unidos estiman que el valor total de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados a Boeing en cumplimiento de esos contratos y acuerdos de investigación y desarrollo fue inferior a 80 millones de dólares. Según los Estados Unidos, el resto de la financiación se facilitó a otros contratistas, receptores de donaciones y asociados de la NASA para que realizaran investigaciones en el marco de los programas y se dedicó también a sufragar los costos directos de las actividades internas de investigación y desarrollo de la NASA y los gastos de "apoyo a los programas" en que incurre la NASA en relación con cada programa.[2591]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

Introducción

7.1055 Las Comunidades Europeas han demostrado que los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing mediante contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial se ocupará ahora de la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing.

7.1056 Las Comunidades Europeas presentan al Grupo Especial una estimación de la cuantía de la subvención concedida a la división de LCA de Boeing. La estimación de las Comunidades Europeas se basa en la información a disposición del público sobre los costos presupuestados totales de los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio y en la participación de Boeing en la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles. Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe adoptar esta estimación "descendente", a menos que los Estados Unidos divulguen pruebas que indiquen el valor real de los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing. Los Estados Unidos sostienen que eso es exactamente lo que han hecho. A juicio del Grupo Especial, si los Estados Unidos pudieran facilitarle información y cifras reales sobre la cuantía de esas subvenciones o información a partir de la cual se pudiera obtener la cuantía máxima de las mismas, esa información prevalecería necesariamente sobre la estimación "descendente" de las Comunidades Europeas. Por lo tanto, el Grupo Especial comenzará por examinar las pruebas presentadas por los Estados Unidos.

Pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre la cuantía máxima de los pagos hechos a Boeing por sus actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos durante el período 1989-2006

7.1057 Los Estados Unidos afirmaron inicialmente que los registros de la NASA indican que los "desembolsos" hechos por ésta a Boeing en el marco de los programas impugnados fueron inferiores a 750 millones de dólares.[2592] Los Estados Unidos incluyeron en el párrafo 212 de su primera

[2591] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 198.

[2592] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 212. Los Estados Unidos explican que los "desembolsos" son las cuantías acumuladas pagadas realmente a Boeing y MDD en virtud de contratos de investigación. Hay varios puntos que deben señalarse en relación con la información sobre los desembolsos: en primer lugar, según los Estados Unidos, los "desembolsos" representan aproximaciones muy cercanas a la verdadera cuantía de los pagos, aunque pueden no ser exactos debido a cambios en la contabilidad durante el período 1989-2006; en segundo lugar, los desembolsos en virtud de un contrato determinado se asignan a un solo programa incluso si múltiples programas utilizan el mismo contrato; y en tercer lugar, los desembolsos

comunicación escrita una lista de los ocho programas de investigación y desarrollo con los desembolsos totales correspondientes hechos a Boeing de conformidad con esos programas, que, sumados, ascendían a 715 millones de dólares, es decir, eran "inferiores a 750 millones de dólares".[2593] Los Estados Unidos añaden que gran parte de los desembolsos "inferiores a 750 millones de dólares" que se proporcionaron directamente a Boeing en realidad se transfirieron a otras empresas que realizaron trabajos como subcontratistas.[2594]

7.1058 En su primera serie de preguntas a las partes, el Grupo Especial pidió a los Estados Unidos que explicaran cómo llegaban a la cifra de desembolsos "inferiores a 750 millones de dólares". Los Estados Unidos respondieron que la NASA llegaba a esa estimación:

a) Identificando los contratos pertinentes concertados con Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio de 1989 a 2006 mediante una búsqueda en la *Federal Procurement Data Base* (Base de Datos Federal sobre Contratación) (FPDS) de todas las adjudicaciones (contratos, acuerdos de cooperación o donaciones) hechas a Boeing durante los años 1989-2006.[2595] Para los años 2004-2006, la base de datos pertinente fue la *Federal Procurement Data Base-Next Generation* (Base de Datos Federal sobre Contratación-Próxima Generación) (FPDS-NG), que había reemplazado a la FPDS.

b) Eliminando las adjudicaciones que "claramente no correspondían a ningún programa aeronáutico de la NASA, como las relacionadas con los vuelos espaciales tripulados, la Estación Espacial Internacional o la ciencia del espacio".[2596]

c) Calculando las sumas desembolsadas a Boeing en virtud de cada uno de esos contratos a partir de la información sobre desembolsos obtenida de las bases de datos financieras internas de la NASA que, antes de 2004, acumulaban los datos, realizaban comprobaciones y, a continuación, introducían la información en la FPDS. El sistema de la NASA se conocía con el nombre de *NASA Procurement Management System* (Sistema de Administración de la Contratación de la NASA) (NPMS).[2597]

---

realmente hechos a Boeing pueden ser distintos de las cuantías que se previó pagar al principio de cada período y que figuran en los documentos del contrato; por ejemplo, las cuantías realmente pagadas de conformidad con contratos por tiempo determinado y relativos a materiales pueden ser diferentes de las cuantías previstas si se tarda más o menos de lo esperado en realizar las tareas objeto del contrato y también pueden serlo cuando los totales presupuestados se agoten o los trabajos contratados se cancelen. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 212, nota 303.

[2593] La cifra de 715 millones de dólares comprende una estimación de los desembolsos hechos a Boeing por valor de 66 millones de dólares de conformidad con el Programa ACEE antes de 1989, desembolsos para los cuales no se disponía de registros por empresas específicas debido a la antigüedad del programa.

[2594] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 226, nota 328. A este respecto, los Estados Unidos citan el ejemplo del Programa HSR, que dio lugar a 40 subcontratos principales. Según los Estados Unidos, la estructura del programa fue tal que, en la práctica, Boeing actuó como líder del consorcio, transfiriendo financiación a las demás entidades.

[2595] Los Estados Unidos explican que la FPDS es la base de datos oficial para la contratación del Gobierno de los Estados Unidos y es la única fuente de datos fiable y general sobre la contratación de la NASA. Explican también que, cuando un organismo federal adjudica un contrato que representa una obligación superior a 3.000 dólares, ello debe comunicarse a la Oficina de Administración y Presupuesto de la Oficina Ejecutiva del Presidente por conducto de la FPDS. Después de la adjudicación, la FPDS se actualiza a lo largo del período de vigencia de ésta mediante la incorporación de las obligaciones adicionales a medida que se contraen. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 7, párrafo 12.

[2596] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 7, párrafo 14.

[2597] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 7, párrafo 15. Según los Estados Unidos, la FPDS no registraba datos sobre los *desembolsos*. Sin embargo, antes de 2005, la NASA acumulaba sistemáticamente

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1059 Los Estados Unidos presentaron también su Prueba documental 1202 como parte de su respuesta a la pregunta formulada por el Grupo Especial. En la Prueba documental 1202 presentada por los Estados Unidos se facilitan las cuantías desembolsadas en virtud de cada contrato, agrupadas por programas de investigación y desarrollo, según lo determinado sobre la base de la metodología anteriormente descrita.[2598]

7.1060 El Grupo Especial intentó confirmar la mencionada interpretación de la metodología que los Estados Unidos utilizaron para calcular la cuantía de los pagos hechos a Boeing en virtud de contratos concertados en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo en su segunda serie de preguntas a las partes. El Grupo Especial pidió también a los Estados Unidos detalles adicionales sobre: i) la lista de los contratos pertinentes obtenida de las búsquedas de adjudicaciones a Boeing de 1989 a 2006 hechas en la FPDS; ii) las adjudicaciones de las que se determinó que no correspondían a ninguno de los programas aeronáuticos de la NASA; y iii) la identificación de las cuantías desembolsadas de conformidad con cada adjudicación de un contrato pertinente sobre la base de la información contenida en el NPMS y los registros financieros internos de la NASA.

7.1061 Los Estados Unidos respondieron lo siguiente. En primer lugar, confirmaron la interpretación básica del Grupo Especial anteriormente expuesta. En segundo lugar, indicaron que la NASA no había impreso la lista de todas las adjudicaciones a Boeing entre 1989 y 2006 que constaban en la FPDS porque esta base de datos y la FPDS-NG contienen entradas sobre los distintos pedidos de compra y pedidos de realización de tareas emitidas en virtud de cada contrato y, por lo tanto, contienen miles de entradas relativas a esas adjudicaciones. Según los Estados Unidos, la NASA utilizó la lista como base para la adopción de medidas adicionales encaminadas a excluir los instrumentos no relacionados con las alegaciones de las Comunidades Europeas.[2599] En tercer lugar, los Estados Unidos explicaron en forma más detallada de lo que lo habían hecho anteriormente al Grupo Especial el proceso por el que la NASA "eliminó" adjudicaciones que comprobó que no correspondían a los ocho programas de investigación y desarrollo.

7.1062 El primer paso, y el más importante, en el proceso de eliminación consistió en identificar las adjudicaciones hechas por los centros de investigación de la NASA que realizan investigaciones aeronáuticas. A este respecto, los Estados Unidos explicaron que la NASA realiza todas sus actividades de investigación en nueve centros de investigación. Cuatro de esos centros, es decir, el Centro Langley de Investigación, el Centro Glenn de Investigación, el Centro Ames de Investigación y el Centro Dryden de Investigación, están encargados de todas las investigaciones aeronáuticas efectuadas por la NASA. Estos cuatro centros de investigación administran los ocho programas de investigación y desarrollo y realizan todas las investigaciones aeronáuticas necesarias para el apoyo de los demás programas de la NASA. Según los Estados Unidos, cada centro de investigación adjudica sus propios contratos para la realización de los trabajos de apoyo a sus proyectos.[2600] Como el registro de cada adjudicación en la FPDS contiene una clave que indica el centro que adjudicó el instrumento en cuestión, la NASA pudo filtrar la lista de los contratos con Boeing que figuraban en

---

los datos sobre los desembolsos en su NPMS. Los Estados Unidos sostienen que, en el caso de cada actuación relativa a Boeing identificada, la NASA podía determinar con precisión las cuantías comprometidas y desembolsadas en virtud de cada contrato, por años. La FPDS-NG tampoco registraba datos sobre los desembolsos correspondientes a los años 2005 y 2006 pero, sin embargo, los Estados Unidos indican que la NASA obtuvo los datos sobre los desembolsos en esos años de sus registros financieros internos.

[2598] Los Estados Unidos señalan que el Programa ACEE es tan antiguo que no figuraban datos sobre los desembolsos realizados de conformidad con él ni en la FPDS ni en el NPMS. Por lo tanto, la NASA obtuvo una estimación de los desembolsos hechos a Boeing en virtud de contratos en el marco de ese Programa sobre la base de la participación de Boeing en el presupuesto por programas de la NASA correspondiente al programa que ocupaba el segundo lugar por su antigüedad, el Programa ACT. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 7, párrafo 15.

[2599] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 179.

[2600] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 180.

la FPDS para eliminar todos los contratos adjudicados por los cinco centros de investigación de la NASA que no realizan investigaciones aeronáuticas.

7.1063 La segunda parte del proceso de eliminación implicó la exclusión de los contratos que, aunque habían sido adjudicados por uno de los cuatro centros de investigación de la NASA que realizan investigaciones aeronáuticas, correspondían, no obstante, a investigaciones no aeronáuticas (por ejemplo, contratos relativos al espacio, la ciencia atmosférica, los vuelos hipersónicos aeroespaciales, el despegue y el aterrizaje verticales y en pistas cortas y actividades auxiliares relacionadas con el mantenimiento y conservación de las aeronaves de la NASA).[2601] La identificación de la materia de los contratos se basó en campos de la FPDS y la FPDS-NG que describen la materia de cada contrato.

7.1064 En respuesta a la petición por el Grupo Especial de mayores detalles en cuanto a su identificación de las cuantías desembolsadas en virtud de cada adjudicación pertinente sobre la base de los datos contenidos en el NPMS y en los registros financieros internos de la NASA, los Estados Unidos explicaron a continuación que las bases de datos FPDS sólo contienen datos sobre las cuantías "comprometidas" para la financiación de un contrato determinado (es decir, los fondos presupuestados para cada contrato principal por concepto de gastos en que se incurrirá en el cumplimiento de ese contrato).[2602] Los fondos "comprometidos" no se "desembolsan" al contratista hasta que éste ha demostrado su derecho al pago.[2603] Además de contener información sobre los fondos comprometidos, la base de datos del NPMS registraba también todas las sumas realmente desembolsadas antes de 2005. En el caso de las cifras correspondientes a los desembolsos en 2005 y 2006, la NASA utilizó datos procedentes de su sistema SAP/BW.[2604]

7.1065 El Grupo Especial pidió asimismo a los Estados Unidos que explicaran cómo podía convencerse el Grupo Especial de que la información que habían presentado en cuanto a la totalidad de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo entre la NASA y Boeing era exacta y completa. Los Estados Unidos respondieron explicando que la NASA había realizado la siguiente actividad de verificación:

a) La NASA efectuó en las bases de datos FPDS y FPDS-NG búsquedas de todos los contratos con Boeing y filiales de Boeing (es decir, búsquedas no limitadas a los contratos relacionados con la aeronáutica ni a los contratos en el marco de los programas de investigación y desarrollo impugnados) identificados en la lista de los 100 contratistas principales publicada en los informes anuales sobre contratación de la NASA correspondientes al período 1989-2006.

b) La NASA comparó los valores correspondientes a las adjudicaciones identificadas mediante esa búsqueda (un total de **30.400 millones de dólares** durante el período 1989-2006) con el valor total correspondiente a las adjudicaciones a Boeing publicadas en los informes anuales sobre contratación de la NASA. Según los Estados Unidos, la diferencia entre los valores de las adjudicaciones a Boeing que figuraban en la lista de los 100 contratistas principales de conformidad con la FPDS y

[2601] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 181. Los Estados Unidos explican que los cuatro centros de investigación aeronáutica también realizan algunas investigaciones no aeronáuticas.
[2602] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 184.
[2603] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 184, nota 196.
[2604] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 184.

la FPDS-NG y los valores indicados en los informes anuales sobre contratación no fue, en ningún caso, superior al 2,1 por ciento.[2605]

7.1066 Los Estados Unidos sostienen que esta parte de la comprobación confirma que el conjunto de datos sobre los contratos de la NASA basado en su búsqueda en sus bases de datos FPDS y FPDS-NG es muy similar a los datos publicados a partir de los informes anuales sobre contratación, que son aceptados por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas como una representación válida y completa de todos los contratos de la NASA con Boeing.[2606]

7.1067 Los Estados Unidos prosiguieron esta actividad de "verificación" a fin de llegar a lo que, según sostienen, es el "valor máximo" de los contratos con Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo:

> c) Después de realizar en las bases de datos FPDS y FPDS-NG la búsqueda de todos los contratos con Boeing y sus filiales (incluidos los no mencionados en la lista de los 100 contratistas principales), la NASA excluyó los contratos adjudicados por sus centros que no realizan investigaciones aeronáuticas. El valor de los contratos eliminados (es decir, de los contratos con centros de la NASA no relacionados con la aeronáutica) durante el período 1989-2006 fue de **29.000 millones de dólares en ese período**. Según los Estados Unidos, esta suma representa el 96,5 por ciento del valor de todos los contratos de Boeing con la NASA. En otros términos, la "gran mayoría" de los contratos de Boeing con la NASA están relacionados con actividades no aeronáuticas (es decir, las instalaciones de la NASA, sus actividades de investigación y sus programas que apoyan el logro de sus objetivos relacionados con el espacio y la exploración), ninguna de las cuales ha sido impugnada en la presente diferencia.

7.1068 Los Estados Unidos sostienen que, una vez que se eliminan los contratos concertados por instalaciones de la NASA que realizan investigaciones no aeronáuticas, el valor de los contratos restantes correspondientes al período 1989-2006 que están incluso *potencialmente* relacionados con las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre las investigaciones aeronáuticas es sólo de **1.050 millones de dólares**.[2607]

[2605] Los resultados de la comparación figuran en la Prueba documental 1301 presentada por los Estados Unidos. Este país parece haber basado sus valoraciones en las cuantías comprometidas en virtud de las adjudicaciones, tal como figuran en la FPDS y en la FPDS-NG, y no en los desembolsos reales efectuados en virtud de los contratos, a diferencia de lo que hizo en su estimación inicial, que se basó en los desembolsos reales indicados en las bases de datos internas del NPMS y el SAP/BW. Los Estados Unidos explican que los fondos realmente desembolsados en virtud de un contrato pueden ser i) inferiores a los fondos asignados (por ejemplo, cuando el contratista acaba los trabajos antes de que se agoten los fondos); o ii) superiores a la cuantía que figura en la modificación definitiva del contrato (por ejemplo, si es necesario realizar ajustes cuando expira el contrato). Según los Estados Unidos, los fondos asignados de conformidad con las modificaciones de los contratos permiten estimar el máximo que la NASA estaba autorizada a gastar en virtud del contrato. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 6, párrafo 3, nota 7.

[2606] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 217. Señalamos, no obstante, que los Estados Unidos indican que las bases de datos FPDS y FPDS-NG fueron la fuente de los datos contenidos en los informes anuales sobre contratación, por lo que esta medida de verificación no responde a las críticas de las Comunidades Europeas sobre la fiabilidad de las bases de datos FPDS y FPDS-NG como punto de partida para la identificación de los contratos pertinentes. Las Comunidades Europeas formulan también este argumento. Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 207.

[2607] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 219. Los Estados Unidos señalan además que, en esta etapa, el conjunto de los contratos aún comprende los relativos a investigaciones sobre motores, sobre velocidades hipersónicas y sobre control del tráfico aéreo, que, según han declarado las

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

d) Por último, personal de la NASA examinó manualmente las descripciones de las investigaciones realizadas de conformidad con cada contrato con Boeing adjudicado por los cuatro centros que realizan investigaciones aeronáuticas. De ese modo se identificaron todos los contratos de Boeing con esos cuatro centros aeronáuticos y no sólo los relacionados con la investigación y el desarrollo aeronáuticos. A continuación, personal de la NASA clasificó los contratos en 13 categorías relativas a diversos temas y excluyó únicamente aquellos que pertenecían a 9 de las categorías claramente no relacionadas con las LCA.[2608] El grupo de los contratos restantes tenía un valor de **775 millones de dólares**, que, según los Estados Unidos, representa el "valor máximo" de los contratos con Boeing relacionados con la investigación y el desarrollo impugnados por las CE.[2609]

7.1069 Los Estados Unidos aducen que, aunque el valor de los contratos identificados en esta actividad de verificación es aproximadamente 116 millones de dólares superior al valor de los contratos indicado por los Estados Unidos en el párrafo 212 de su primera comunicación escrita, la diferencia no es significativa.[2610]

7.1070 Algunas de las críticas que formulan las Comunidades Europeas sobre la estimación estadounidense de los "pagos" por valor de 750 millones de dólares se refieren al alcance de las transacciones incluidas en la estimación; es decir, i) la estimación excluye los pagos hechos a Boeing como subcontratista y ii) no comprende el valor de los bienes y servicios proporcionados a Boeing mediante acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. Ambas críticas carecen de fundamento. Dejando a un lado la cuestión muy debatida de si cualesquiera pagos recibidos por Boeing como subcontratista de conformidad con contratos entre la NASA y terceros son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC[2611], la inclusión de esos pagos en el ámbito de las transacciones abarcadas por la estimación no elevaría la cuantía total. En realidad, la *reduciría*. Si la debida estimación de la cuantía total de los pagos recibidos por Boeing debiera incluir o sumar los pagos que Boeing recibió como subcontratista, lógicamente debería excluir o deducir los pagos que Boeing hizo a sus subcontratistas cuando actuó como contratista principal. Las partes parecen estar de acuerdo en que la cuantía total de los pagos recibidos por Boeing como subcontratista es probablemente muy inferior a la cuantía total de los pagos que Boeing hizo a sus propios subcontratistas. Por lo tanto, agregar el valor de los pagos recibidos por Boeing como subcontratista daría de hecho lugar a una reducción -probablemente una reducción importante- de la cuantía total de los pagos que deben incluirse en la estimación de la cuantía de la subvención proporcionada por Boeing. En cuanto a la exclusión del valor de los "bienes y servicios" de la estimación

---

Comunidades Europeas, no están relacionados con sus alegaciones, así como los relativos a investigaciones financiadas con cargo a programas distintos de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos.

[2608] Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafos 218 y 220.

[2609] Los Estados Unidos sostienen que esta lista de los contratos restantes es excesivamente amplia (y que, por lo tanto, el valor de esos contratos es indudablemente superior al valor real de los contratos de investigación de la NASA que guardan relación con la impugnación de las Comunidades europeas) porque, a los efectos de esta actividad de verificación, cuando las investigaciones realizadas de conformidad con un contrato abarcaban actividades de investigación y desarrollo en materia de aeronáutica y de cuestiones no aeronáuticas, la NASA trató todo el contrato como relacionado con la diferencia. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 222.

[2610] Los Estados Unidos explican que, a fin de comparar la estimación contenida en el párrafo 212 de su primera comunicación escrita con aquella a la que se llegó mediante la actividad de verificación realizada en respuesta a la pregunta 188 del Grupo Especial, es apropiado deducir de la estimación inicial de 715 millones de dólares los 66 millones de dólares estimados con respecto al Programa ACEE. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 222, nota 239. Si hacemos esta deducción, constatamos que la diferencia entre las dos estimaciones es de 126 millones de dólares y no de 116 millones, como indicaron los Estados Unidos.

[2611] Los argumentos de las partes sobre esta cuestión pueden hallarse en sus respuestas a las preguntas 3 b), 130, 131 y 132; y en las observaciones correspondientes.

estadounidense de 750 millones de dólares, los Estados Unidos reconocen que su estimación de los pagos se refiere sólo a los hechos a Boeing de conformidad con contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y no abarca el valor de cualesquiera *bienes y servicios* proporcionados a Boeing mediante contratos o acuerdos de investigación y desarrollo en el marco de la Ley del Espacio. Los Estados Unidos facilitan una valoración separada de los bienes y servicios proporcionados por la NASA en virtud de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio con Boeing, que el Grupo Especial examina más adelante. Por lo tanto, esta crítica también carece de fundamento.

7.1071 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han ofrecido ningún medio de verificar que la NASA identificó y tuvo en cuenta adecuadamente todos los contratos con Boeing relacionados con las LCA (es decir, el carácter completo del conjunto de datos sobre los contratos)[2612]; y no han proporcionado ninguna base para que se llegue a la conclusión de que su estimación de los "desembolsos" abarca todos los fondos realmente facilitados a Boeing en el marco de los programas de investigación y desarrollo en litigio.

7.1072 En cuanto a las críticas relativas al carácter completo del conjunto pertinente de datos sobre los contratos, las Comunidades Europeas alegan que las bases de datos FPDS y FPDS-NG son una fuente defectuosa y poco fiable para la identificación de los contratos entre la NASA y Boeing.[2613] A este respecto, las Comunidades Europeas hacen referencia a un informe del Servicio de investigaciones del Congreso y un informe de la Oficina General de Intervención de Cuentas (GAO) en los que se critica la base de datos FPDS.[2614] Las Comunidades Europeas alegan asimismo que los Estados Unidos no incluyeron en su conjunto de datos sobre los contratos contenido en la Prueba documental 1202 que presentaron cuatro contratos con Boeing (por valor de 41 millones de dólares) y que esa omisión de contratos pertinentes en el conjunto de datos sobre los contratos en que se basa la estimación de los desembolsos también pone en cuestión si la estimación abarca todos los contratos pertinentes entre la NASA y Boeing.[2615]

7.1073 El Grupo Especial ha examinado las Pruebas documentales presentadas por las Comunidades Europeas para apoyar su afirmación de que no se puede confiar en que las bases de datos FPDS y FPDS-NG proporcionen un conjunto completo de los contratos pertinentes. El Grupo Especial no está convencido de que las pruebas respalden las afirmaciones de las Comunidades Europeas a este respecto.[2616] Además, el Grupo Especial señala que no parece haber ninguna alternativa práctica a la utilización de las bases de datos FPDS y FPDS-NG para generar una lista inicial de los contratos entre la NASA y Boeing a que puedan recurrir el Grupo Especial o la NASA. Nos inclinamos a coincidir con los Estados Unidos en que una lista de contratos resultante de indagaciones en la FPDS y la FPDS-NG sería el punto de partida para recopilar cualquier lista de los contratos entre la NASA y Boeing. Aunque no es perfecta, esa lista no sólo es la mejor fuente de información sobre la totalidad de los contratos entre la NASA y Boeing sino también la única fuente práctica.

[2612] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 7, párrafo 6.

[2613] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 173 b), párrafo 301.

[2614] *CRS Report for Congress, The Federal Funding Accountability and Transparency Act: Background, Overview, and Implementation Issues*, 6 de octubre de 2006, CE - Prueba documental 1375; *GAO, Improvements Needed to the Federal Procurement Database System-Next Generation, GAO 05-960R*, 27 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 1376. Véase también *GAO, Reliability of Federal Procurement Data, GAO-04-295R*, 30 de diciembre de 2003, CE - Prueba documental 1377.

[2615] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 6, párrafo 8.

[2616] Más concretamente, consideramos que las Comunidades Europeas han tomado fuera de contexto las observaciones formuladas en los informes y que las críticas del sistema de la FPDS no influyen en si esta base de datos sería o no una fuente fiable de información sobre los contratos específicos de la NASA.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1074 En relación con la alegación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no han incluido cuatro contratos pertinentes entre la NASA y Boeing en la lista de contratos que figura en la Prueba documental 1202 que han presentado, que constituyó la base de su estimación de los desembolsos, los Estados Unidos explican que uno de los contratos en cuestión se incluyó en la lista contenida en su Prueba documental 1202 pero figuraba erróneamente en ella como un contrato diferente[2617] y que los otros tres contratos "se pasaron aparentemente por alto en el análisis inicial", aunque se incluyeron en el cálculo del "valor máximo" de los contratos con Boeing en la actividad de verificación estadounidense realizada en respuesta a la pregunta 188 formulada por el Grupo Especial y expuesta en la Prueba documental 1305 presentada por los Estados Unidos.[2618] Los Estados Unidos no explican exactamente cómo se pasaron aparentemente por alto los tres contratos en el análisis inicial, aunque es razonable suponer que personal de la NASA los omitió erróneamente al eliminar los contratos cuya materia indicaba que se referían a investigaciones no aeronáuticas.

7.1075 Si la actividad de verificación llevada a cabo por los Estados Unidos refleja correctamente el valor relativo de los contratos adjudicados a Boeing por los cuatro centros de investigación de la NASA que realizan investigaciones aeronáuticas (1.050 millones de dólares) en comparación con el de todos los contratos adjudicados a Boeing por los centros de investigación de la NASA que no realizan investigaciones aeronáuticas (29.000 millones de dólares), es evidente que el elemento más significativo de la metodología utilizada por los Estados Unidos para identificar los contratos pertinentes es su filtrado de las bases de datos FPDS y FPDS-NG para eliminar la última categoría de contratos.

7.1076 Fue en su respuesta a las preguntas 179 y 188 formuladas por el Grupo Especial donde los Estados Unidos explicaron que, una vez que se eliminaron del conjunto de "todos los contratos con Boeing" los contratos concertados por instalaciones de la NASA que realizan investigaciones no aeronáuticas, sólo quedaron durante el período 1989-2006 contratos por valor de **1.050 millones de dólares** relacionados, incluso potencialmente, con las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas a las investigaciones aeronáuticas.[2619] En sus observaciones sobre las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 179 y 188, las Comunidades Europeas no criticaron este aspecto de la metodología estadounidense para la identificación de los contratos pertinentes. Dado que éste parece ser el elemento más significativo de la metodología estadounidense para la identificación del valor máximo de los pagos contractuales hechos a Boeing, el Grupo Especial solicitó posteriormente nuevas comunicaciones de las partes. En su respuesta a la pregunta 339, los Estados Unidos confirmaron, entre otras cosas, que el Grupo Especial tenía razón al entender que, como cuestión de hecho, todos los contratos relacionados con las impugnaciones por las Comunidades Europeas de las investigaciones aeronáuticas no relativas a motores deben haber sido adjudicados por los cuatro centros de la NASA (Langley, Glenn (anteriormente Lewis), Ames y Dryden) encargados de todas las investigaciones aeronáuticas realizadas por la NASA y no pueden haberlo sido por ningún otro centro o servicio de ésta:

> "... La impugnación de las CE se refiere a un grupo de programas de investigación determinados, todos los cuales están relacionados con investigaciones aeronáuticas. Todos los gastos de la NASA, incluidas las adquisiciones, los acuerdos de cooperación y las donaciones, se administran por conducto de uno de los diversos

[2617] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 184, párrafo 191. El contrato NAS1-20553 se denominó erróneamente NAS1-20550. Los Estados Unidos indican también que, aunque la cuantía adjudicada de conformidad con este contrato fue inicialmente de 22 millones de dólares (como alegan las Comunidades Europeas), la suma realmente desembolsada fue de 1,8 millones de dólares.

[2618] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 184, párrafo 191. Según los Estados Unidos, el valor combinado de los desembolsos hechos de conformidad con estos tres contratos fue de 15,2 millones de dólares.

[2619] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 179, párrafo 180; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 188, párrafo 219.

> centros. Sólo cuatro de éstos -el Centro Langley de Investigación, el Centro Glenn de Investigación (anteriormente denominado Lewis), el Centro Ames de Investigación y el Centro Dryden de Investigación sobre Vuelos- realizan investigaciones aeronáuticas. Estos centros administraban todas las investigaciones aeronáuticas realizadas en el marco de los programas impugnados por las CE. El resto de los centros no estaba encargado de la administración de ninguno de los programas impugnados por las CE. Según la política de la NASA, el centro que aplica un programa de investigación se encarga de la adjudicación de cualesquiera contratos, acuerdos de cooperación o donaciones destinados a la realización de investigaciones de conformidad con ese programa. Por lo tanto, todos los contratos (y acuerdos de cooperación) relacionados con las impugnaciones por las CE de las investigaciones aeronáuticas no relativas a motores deben haber sido adjudicados por esos cuatro centros de la NASA y no pueden haberlo sido por cualquier otro centro o servicio de ésta."[2620]

7.1077 En sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 339, las Comunidades Europeas formulan dos argumentos para contestar a la afirmación estadounidense de que todos los contratos que están relacionados con las impugnaciones de las Comunidades Europeas deben haber sido adjudicados por esos cuatro centros de la NASA y no pueden haberlo sido por ningún otro centro o servicio de ésta.

7.1078 En primer lugar, que "{l}as Comunidades Europeas impugnan las actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica y no relativas a motores realizadas por la NASA en cualquiera de sus instalaciones. Para las alegaciones y argumentos de las CE, carece de importancia la instalación concreta que realiza esas actividades de investigación y desarrollo".[2621] El Grupo Especial entiende que las Comunidades Europeas han impugnado los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio, con independencia del centro concreto de la NASA que los haya proporcionado. No obstante, a juicio del Grupo Especial, esto sigue sin responder a la afirmación estadounidense de que, como cuestión de hecho, todos los contratos relacionados con la impugnación de las investigaciones aeronáuticas por las Comunidades Europeas deben haber sido adjudicados por Langley, Glenn (anteriormente Lewis), Ames o Dryden.

7.1079 En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que "{a}unque la mayor parte de los gastos de la NASA relacionados con la aeronáutica pueden haber correspondido a Langley, Glenn (anteriormente Lewis), Ames y Dryden, los Estados Unidos se equivocan al afirmar que *todos* los gastos en aeronáutica de la NASA fueron realizados por esos cuatro centros". Las Comunidades Europeas señalan que "{i}ncluso un examen superficial de los resúmenes presupuestarios de la NASA sobre 'Investigación y tecnología aeronáuticas' revela que una parte de los fondos dedicados a la aeronáutica por la NASA fueron gastados, de hecho, por centros de la NASA distintos de esos cuatro".[2622] En relación con esto, las Comunidades Europeas remiten al Grupo Especial a "*NASA Aeronautical Research and Technology, Budget Summaries, FY 1991-FY 2000*" (CE - Prueba documental 1440). En esos resúmenes presupuestarios presentados por las Comunidades Europeas se identifican cifras anuales totales relativas a las "necesidades de recursos" del Programa R&T Básico y otros "programas centrados en la aeronáutica", seguidas por un desglose de la "distribución de las cantidades asignadas a los programas por instalaciones". Lo que indica este documento es que,

---

[2620] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 339, párrafo 82 (no se reproduce la nota de pie de página).

[2621] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 339, párrafo 78.

[2622] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 339, párrafo 79.

aunque "una parte de los fondos dedicados a la aeronáutica por la NASA fueron gastados, de hecho, por centros de la NASA distintos de esos cuatro", es decir, distintos de los centros Langley, Glenn (anteriormente Lewis), Ames y Dryden, como afirman las Comunidades Europeas, es evidente que, durante el período 1989-2006, correspondió a esos cuatro centros más del 99 por ciento de los "recursos para investigación y tecnología aeronáuticas". Así pues, en lugar de poner en cuestión la afirmación estadounidense, esta información parece confirmar que *prácticamente todos* los gastos de la NASA en aeronáutica correspondieron a esos cuatro centros.

7.1080 En cuanto a la exactitud de la información sobre los desembolsos relacionados con cada uno de los contratos identificados, el Grupo Especial toma nota, en primer lugar, de que las Comunidades Europeas no impugnan la utilización de los datos sobre los "desembolsos" como una aproximación cercana a la cuantía de los "pagos" hechos a Boeing de conformidad con los contratos de investigación. Las Comunidades Europeas sí impugnan, en cambio, la fiabilidad de las "bases de datos financieras" de la NASA, entre las que es de suponer que se cuentan los sistemas NPMS y SAP/BW, que fueron la fuente de los datos sobre los desembolsos. A este respecto, las Comunidades Europeas citan un informe de la GAO que indica que la NASA figuró en la lista de "alto riesgo" de la GAO desde 1990 porque no supervisaba eficazmente sus contratos, debido en parte a su falta de información exacta y fiable sobre los gastos en el marco de éstos.[2623] El Grupo Especial ha examinado el informe de la GAO y observa que no se refiere concretamente a los sistemas NPMS y SAP/BW ni sugiere tampoco que esos sistemas serían fuentes de información poco fiables sobre los desembolsos reales efectuados por la NASA. Por lo tanto, no estamos convencidos de que las Comunidades Europeas hayan respaldado suficientemente su alegación de que las bases de datos financieras de la NASA no son fiables a efectos de la estimación del valor de las subvenciones para actividades de investigación y desarrollo concedidas por la NASA a Boeing.

7.1081 Para el Grupo Especial es evidente que la NASA ha cometido errores al recopilar la información pertinente y que los registros de la NASA no son perfectos (y están muy lejos de serlo, como veremos más adelante, en relación con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio). Sin embargo, las Comunidades Europeas no han demostrado que la estimación realizada por los Estados Unidos adolezca de errores "metodológicos". Por lo tanto, el Grupo Especial estima que la cuantía total de los pagos hechos a Boeing mediante contratos de investigación y desarrollo en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo durante el período 1989-2006 fue de **1.050 millones de dólares**.

> Pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el valor máximo de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados a Boeing con destino a actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos durante el período 1989-2006

7.1082 Los Estados Unidos estiman que el valor de los bienes y servicios proporcionados a Boeing de conformidad con SAA no reembolsables y parcialmente reembolsables fue de 79,7 millones de dólares.[2624] La estimación de los Estados Unidos refleja el valor de las instalaciones, el equipo y el

[2623] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 173 b), párrafos 300-302; *Statement of Gregory D. Kutz, NASA Long-standing Financial Management Challenges Threaten the Agency's Ability to Manage its Programs*, 27 de octubre de 2005, CE - Prueba documental 1313. Las Comunidades Europeas citan también un informe de 2006 del Servicio de Investigaciones del Congreso en el que se señalaba que la GAO había observado que los usuarios de la FPDS no confiaban en los datos que ésta proporcionaba porque no se había establecido un sistema riguroso que garantizara la exactitud y el carácter completo de los datos; CE - Prueba documental 1375.

[2624] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 175, párrafo 160. El Grupo Especial recuerda que la NASA proporciona bienes y servicios de conformidad con acuerdos *reembolsables* en el marco de la Ley del Espacio cuando posee bienes, servicios e instalaciones únicos, no utilizados plenamente para atender las necesidades de sus misiones, que puede poner a disposición de otros sobre una base de no interferencia. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 233, nota 336. La NASA exige el pleno

personal recogido en los "Informes sobre los precios estimados" preparados por la NASA en relación con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que concertó con Boeing.

7.1083 Los Estados Unidos proporcionaron una lista inicial de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes como su Prueba documental 74.[2625] En la segunda serie de preguntas, el Grupo Especial pidió a los Estados Unidos que explicaran la metodología que habían utilizado para elaborar la lista de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que figura en esa Prueba documental. Los Estados Unidos contestaron que la lista de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes contenida en su Prueba documental 74 se obtuvo realizando una búsqueda en los "registros impresos y electrónicos" de la NASA para identificar los acuerdos concertados con Boeing en el marco de la Ley del Espacio y, a continuación, tomando la información pertinente de los documentos impresos. En aquellos momentos, la NASA no intentó determinar qué programa había financiado cada acuerdo en virtud de la Ley del Espacio mencionado en la Prueba documental 74 presentada por los Estados Unidos, y éstos explicaron posteriormente durante la segunda reunión con el Grupo Especial que en su Prueba documental 74 se habían incluido algunos acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que, según había demostrado una inspección más detenida, en realidad no habían sido financiados en virtud de los programas de investigación y desarrollo impugnados.[2626]

7.1084 En la segunda reunión con el Grupo Especial, los Estados Unidos presentaron su Prueba documental 1256, "*The Value of NASA Facilities, Equipment, and Employees under Selected Space Act Agreements*". En la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos se enumeran los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes respecto de los cuales los Estados Unidos pudieron obtener información relativa a la valoración.[2627] Se estimó que el valor total no reembolsable de los instrumentos enumerados en esa Prueba documental era de 82,9 millones de dólares. No obstante, los Estados Unidos explicaron asimismo durante la segunda reunión que su Prueba documental 1256 no era aún "definitiva" (y también que algunos de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que se habían enumerado en su Prueba documental 74, según había demostrado un examen más detenido, no estaban relacionados con los programas de investigación y desarrollo impugnados).

---

reembolso, definido como "recuperación total de los costos", por los bienes, servicios o instalaciones proporcionados. La NASA tiene también la facultad de aceptar el *reembolso parcial* cuando la contribución propuesta de la otra parte en el acuerdo en el marco de la Ley del Espacio es justa y razonable en comparación con los recursos de la NASA que han de comprometerse, los riesgos del programa para la NASA y los beneficios para la NASA correspondientes. Las Comunidades Europeas no impugnan el suministro de bienes y servicios en virtud de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio en la medida en que Boeing pague en efectivo dichos bienes y servicios.

[2625] Los Estados Unidos hicieron por primera vez referencia a esta lista de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio en el párrafo 201 de su primera comunicación escrita (nota 283), en el contexto de su crítica de la inclusión de 3.300 millones de dólares consignados en los presupuestos para "ayuda institucional" de la NASA en la estimación de 10.400 millones de dólares hecha por las Comunidades Europeas. Según los Estados Unidos, la NASA sólo proporcionó a Boeing, con cargo a los 3.300 millones de dólares de "ayuda institucional" impugnados por las Comunidades Europeas, bienes y servicios limitados de conformidad con 35 acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que abarcan utilizaciones discretas por Boeing de los túneles aerodinámicos de la NASA y trabajos en otros proyectos de investigación y desarrollo ejecutados conjuntamente.

[2626] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 183, párrafo 190; y declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 63.

[2627] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 63. Véanse también las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 299, en que los Estados Unidos explican que la información relativa al valor que figuraba en su Prueba documental 1256, basada en la información relativa al valor correspondiente notificada en su Prueba documental 74, se había tomado de documentos presentados al Grupo Especial (enumerados en la nota 489), mientras que el resto de la información relativa al valor se basaba en información contenida en la base de datos TechTrackS.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1085 Posteriormente, los Estados Unidos revisaron su Prueba documental 1256 en respuesta a la pregunta 185 formulada por el Grupo Especial agregándole dos SAA y eliminando de ella dos acuerdos de cooperación que se habían incluido por error en la lista inicial de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que figuraba en la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos. En respuesta a la pregunta 185 formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos indicaron que su prueba 1256 revisada contiene todos los SAA "respecto de los cuales poseen información relativa al valor los Estados Unidos".[2628] El total de las "contribuciones planificadas de la NASA" de conformidad con los 21 acuerdos en el marco de la Ley del Espacio enumerados en la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos revisada ascendía a 79,9 millones de dólares.

7.1086 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre la manera en que se calculó el valor de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados mediante los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio enumerados en la prueba 1256 presentada por los Estados Unidos, ese país indicó que esas cifras se basan en "informes sobre los precios estimados" que figuran en el expediente impreso de un acuerdo o en el sistema TechTrackS de la NASA, que contiene datos acerca de los informes sobre los precios estimados relativos a los acuerdos.

7.1087 El sistema TechTrackS es una base de datos electrónica que contiene también datos sobre el programa de investigación y desarrollo que es la fuente de financiación de los distintos SAA. Los Estados Unidos informan de que, cuando recopiló la información contenida en la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos, la NASA eliminó los SAA financiados por programas distintos de los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio en la presente diferencia. Los Estados Unidos indicaron que la lista de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que figura en su Prueba documental 1256 revisada contiene todos los acuerdos de ese tipo "respecto de los cuales poseen información relativa al valor los Estados Unidos".[2629] En otros términos, no se pretende que la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos sea una valoración general de todos los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes. En lugar de ello, dadas las dificultades que planteaba la obtención de información relativa al valor en relación con los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio no registrados en el sistema TechTrackS (es decir, los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio concertados antes de 1993 por todos los centros de investigación excepto el de Langley, que aparentemente introdujo en la base de datos electrónica información sobre sus contratos anteriores a ese año), la Prueba documental 1256 presentada por los Estados Unidos revisada contiene una enumeración de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes respecto de los cuales se disponía de informes sobre los precios estimados u otra información relativa al valor.[2630]

7.1088 Las Comunidades Europeas formulan varios argumentos en relación con la valoración por los Estados Unidos de los bienes y servicios proporcionados de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio, incluidos los siguientes:

- En primer lugar, alegan que los Estados Unidos no han presentado ejemplares de todos los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes entre la NASA y Boeing.[2631] Para apoyar esta afirmación, las Comunidades Europeas aducen que

[2628] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 185, párrafo 193.

[2629] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 185, párrafo 193; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 300.

[2630] Como se indicó anteriormente, en las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 299 (nota 489), los Estados Unidos enumeran las Pruebas documentales (constituidas todas por ICC) a partir de las cuales se obtuvo el resto de la información relativa al valor, a saber, las Pruebas documentales 70 (ICC), 109 (ICC), 113 (ICC), 120 (ICC) y 122 (ICC) presentadas por los Estados Unidos.

[2631] La Prueba documental 1245 presentada por los Estados Unidos lo fue en respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial (el 17 de diciembre de 2007), en la que se pedía a los Estados Unidos que

la NASA no presentó como pruebas ejemplares de dos acuerdos de ese tipo pertinentes que las Comunidades Europeas pudieron identificar mediante solicitudes al amparo de la Ley de Libertad de Información.[2632]

- En segundo lugar, las Comunidades Europeas se han quejado de que, al estimar los valores de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que figuran en la Prueba documental 1256 revisada presentada por los Estados Unidos, ese país no ha *tabulado valores* para todos los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio identificados como pertinentes por las Comunidades Europeas o los Estados Unidos (éstos se enumeran en la Prueba documental 1374 presentada por las Comunidades Europeas, que contiene una lista de 21 de esos acuerdos).[2633]

- Además, las Comunidades Europeas aducen que la valoración que hacen los Estados Unidos de las instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio carece de respaldo porque los Estados Unidos no han presentado los informes sobre los precios estimados ni los resultados de sus indagaciones en el sistema TechTrackS que constituyen la base de la estimación.[2634]

7.1089 Los Estados Unidos explican que 6 de los 21 SAA para los que no tabularon un valor se firmaron antes de 1993 y no se incluyeron en el sistema TechTrackS.[2635] No obstante, señalan que el Centro Langley de Investigación introdujo en el sistema TechTrackS los datos sobre sus SAA pasados (es decir, anteriores a 1993) y afirman que procedió del Centro Langley el mayor número de acuerdos relacionados con las alegaciones de las Comunidades Europeas, con un valor superior al de los procedentes de otros centros, por lo que los datos incluidos en su Prueba documental 1256 revisada pueden considerarse "esencialmente completos".[2636]

7.1090 Según los Estados Unidos, 9 de los 17 SAA restantes[2637] que las Comunidades Europeas identificaron se valoraron en un total de 8,1 millones de dólares, fueron patrocinados por una oficina de la NASA que proporcionaba apoyo general para la puesta en vigor de esos acuerdos y posiblemente estaban relacionados con uno de los ocho programas de investigación y desarrollo.[2638]

---

facilitaran una lista de los contratos de la NASA en relación con los cuales los Estados Unidos habían presentado Pruebas documentales, junto con otra información relativa a cada contrato y a la relación de éste con las comunicaciones estadounidenses.

[2632] Las Comunidades Europeas identifican sus Pruebas documentales 1314 y 1315 como "ejemplos" de esos acuerdos en el marco de la Ley del Espacio; véanse las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 6, párrafo 14.

[2633] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 297. Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que no se disponga de datos relativos a los informes sobre los precios estimados en el sistema TechTrackS en el caso de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio firmados antes de 1993 no libera a los Estados Unidos de la obligación de presentar información acerca del valor de los bienes y servicios proporcionados mediante los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes. Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 184, párrafo 187.

[2634] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 183, párrafo 185.

[2635] El sistema TechTrackS no comenzó a funcionar hasta 1993, por lo que los datos relativos a los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio concertados antes de esa fecha no son necesariamente recuperables mediante ese sistema.

[2636] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 300.

[2637] Según los cálculos del Grupo Especial, quedan 15 (no 17) SAA de los 21 iniciales si deducimos de ellos los 6 que se firmaron antes de 1993.

[2638] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 300.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Los Estados Unidos no mencionan el posible valor de los otros ocho (o seis) SAA sobre los que no se dispone de información al respecto.

7.1091 Los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial puede tener gran confianza en que los Estados Unidos han identificado "todos los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio con Boeing disponibles que están relacionados con los ocho programas impugnados".[2639] Los Estados Unidos sugieren que, si el Grupo Especial considerara que cualquiera de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio fue indebidamente excluido, le asigne un valor igual al valor medio de los SAA enumerados en su Prueba documental 1256 revisada (es decir, 4,7 millones de dólares).

7.1092 El Grupo Especial señala que, aunque los Estados Unidos pudieron informar posteriormente de que el valor de los nueve SAA sobre los cuales no se introdujo información tabulada relativa al valor en la Prueba documental 1256 revisada presentada por los Estados Unidos era aproximadamente de 8,1 millones de dólares en total, no modificaron el valor total de los SAA enumerados en su versión revisada de su Prueba documental 1256 para reflejar los valores de esos SAA. Dejando a un lado este punto, la situación parece ser la siguiente:

- Los Estados Unidos han identificado 38 acuerdos en el marco de la Ley del Espacio pertinentes, de los que se han presentado ejemplares al Grupo Especial. La lista de esos acuerdos figura en la Prueba documental 1245 presentada por los Estados Unidos.

- Los Estados Unidos han tabulado la información relativa al valor correspondiente a 21 de los 38 acuerdos en el marco de la Ley del Espacio, y ese valor, que asciende a 79,9 millones de dólares, figura en la Prueba documental 1256 revisada presentada por los Estados Unidos.

- Los Estados Unidos han estimado además que los nueve acuerdos en el marco de la Ley del Espacio cuyos valores no estaban comprendidos en la estimación de 79,9 millones de dólares tenían un valor aproximado de 8,1 millones de dólares.

7.1093 Como se indicó anteriormente, los Estados Unidos sólo han podido tabular la información relativa al valor correspondiente a 21 de los 38 acuerdos en el marco de la Ley del Espacio conocidos que concertaron la NASA y Boeing. En segundo lugar, la valoración hecha por los Estados Unidos de los bienes y servicios proporcionados a Boeing no incluye el valor de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA facilitados a Boeing en relación con los contratos de investigación y desarrollo (en contraposición a los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio).

7.1094 Como resultado de estas limitaciones de la información disponible sobre el valor de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA proporcionados a Boeing, los Estados Unidos han propuesto una metodología alternativa para estimar el valor máximo del libre acceso a instalaciones, equipos y empleados facilitado a Boeing. Concretamente, en sus respuestas a la pregunta 175, los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial podría utilizar, para estimar el valor máximo de esta contribución financiera, la parte correspondiente a Boeing de los pagos totales efectuados a todos los contratistas, socios y receptores de donaciones de la NASA en relación con la investigación y el desarrollo aeronáuticos. En otros términos, la estimación del valor máximo de la utilización de las instalaciones, equipos y empleados de la NASA por Boeing se obtendría a partir del valor de los

[2639] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 172, párrafo 301. Esta declaración está limitada de una manera que parece indicar que puede haber otros SAA que ya no están disponibles.

pagos hechos a Boeing por la NASA. Los Estados Unidos explican en su respuesta a la pregunta 175[2640] que:

> "Los Estados Unidos estiman que el valor de los bienes y servicios proporcionados a Boeing de conformidad con acuerdos no reembolsables en el marco de la Ley del Espacio fue de 57,7 millones de dólares y el valor de conformidad con acuerdos no reembolsables en el marco de la Ley del Espacio fue de 21,9 millones de dólares.
>
> Las bases de datos y la información interna de la NASA no permitieron la valoración de los bienes y servicios proporcionados a todos los demás contratistas. En cuanto a los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio que podrían haberse utilizado para proporcionar bienes y servicios, la única manera de determinar con certeza si un acuerdo está relacionado con las grandes aeronaves civiles más en general o con los ocho programas impugnados en particular es examinar el texto impreso del contrato. Esto sencillamente no es posible dado que se firmaron centenares de acuerdos en el marco de la Ley del Espacio con empresas distintas de Boeing. Por lo que se refiere a las alegaciones de las CE de que las instalaciones y el personal de la NASA a que se hace referencia en los contratos de compra constituían suministros independientes de personal e instalaciones a Boeing, los registros de la NASA no permiten la vinculación del personal con contratos de manera que haga posible una cuantificación y valoración.
>
> Si el Grupo Especial se sintiera obligado a efectuar una estimación, podría utilizar la parte correspondiente a Boeing de los pagos hechos en virtud de contratos, acuerdos de cooperación, donaciones y acuerdos gubernamentales para estimar la participación de Boeing en cualesquiera suministros totales de bienes o servicios cuya existencia determine."

7.1095 El Grupo Especial pidió aclaraciones a los Estados Unidos, y, en su respuesta a la pregunta 352, ese país explicó que:

> "Pese a las numerosas objeciones a una metodología que trata las instalaciones, equipos y empleados de la NASA como si trabajaran para empresas privadas, en su respuesta a la pregunta 175, los Estados Unidos intentaron ayudar al Grupo Especial a valorar las instalaciones, equipos y empleados relacionados con contratos si éste constataba, no obstante, que fueron 'proporción{ados}' a los contratistas en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y otorgaron un beneficio. La sugerencia fue que, si el Grupo Especial consideraba que una categoría de gastos de personal u otros gastos de la NASA era, en realidad, un bien o servicio proporcionado a los contratistas, podría determinar la parte atribuible a Boeing sobre la base del porcentaje del 10,4 por ciento[2641] correspondiente a la empresa en el valor total de los contratos de investigación aeronáutica de la NASA durante el período 1989-2006.
>
> Para dar un ejemplo, durante la mayor parte del período, la NASA dividió su presupuesto entre presupuestos de los programas (que abarcaban los gastos realizados en virtud de contratos, acuerdos de cooperación y donaciones en relación con proveedores externos) y 'gastos institucionales' (que abarcaban principalmente los

[2640] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 175, párrafos 160-162.
[2641] (*nota del original*) Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 175, párrafo 155.

> costos de personal).[2642] Si el Grupo Especial llegara a la conclusión de que una parte de uno de esos presupuestos representaba instalaciones, equipos o empleados proporcionados a contratistas, podría asignar parte de ese valor a Boeing sobre la base de la participación de esa empresa en la contratación.
>
> Para dar un ejemplo numérico, las CE afirman que la suma de los presupuestos correspondientes a los programas impugnados de 1989 a 2006 fue de 12.235 millones de dólares.[2643] Los datos de la NASA indican que el Organismo pagó a contratistas (incluida Boeing) 7.446 millones de dólares para que realizaran investigaciones aeronáuticas durante ese período[2644], lo cual indica que los pagos efectuados de conformidad con otros tipos de contratos ascendieron a 4.789 millones de dólares. Si el Grupo Especial decidiera que una parte de esos gastos fueron una contribución financiera a los contratistas en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC[2645], podría multiplicar el valor de esa parte por el porcentaje del 10,4 por ciento correspondiente a Boeing en el valor total de los contratos de investigación aeronáutica, a fin de estimar el valor destinado a Boeing. Como este enfoque se basa en datos reales sobre los gastos de la NASA, proporcionaría una estimación de la parte de los costos de la NASA correspondiente a Boeing más exacta que el enfoque de las CE, basado en la parte de las ventas de aeronaves civiles y sus partes correspondiente a Boeing. El Grupo Especial podría adoptar un enfoque similar si decidiera que una parte del presupuesto para gastos institucionales que, según alegan las CE, ascendió a 6.469 millones de dólares durante el período 1989-2006, también constituyó una contribución financiera incluida en su mandato.[2646][2647]

7.1096 El Grupo Especial acepta el argumento de los Estados Unidos de que, si Boeing recibió únicamente el 10,4 por ciento de los pagos efectuados a todos los participantes en los programas, no hay ninguna base para asignarle más del 10,4 por ciento de los gastos totales en que incurrió la NASA

[2642] (*nota del original*) Los "gastos institucionales" abarcaban los salarios de los funcionarios, otras prestaciones, el costo de los edificios administrativos, los viajes, el mantenimiento, el equipo de oficina, la electricidad, los servicios de biblioteca y los vehículos. Los pagos a entidades no relacionadas con la NASA en virtud de contratos, acuerdos de cooperación, acuerdos gubernamentales y donaciones representaban una gran parte de los presupuestos de los programas. En el presupuesto del Programa HSR figuraba un gasto de 1 dólar por concepto de contratos y donaciones por cada 52 centavos de costos no relacionados con los contratos, lo cual quiere decir que aproximadamente las dos terceras partes de todos los gastos correspondían a pagos realizados en virtud de contratos o donaciones. Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 148, párrafos 164 y 171; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 158 h), párrafo 253; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 166, párrafos 263 y 265.

[2643] (*nota del original*) Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 334 (un total de 12.365 millones de dólares, menos 130 millones de dólares correspondientes al Programa ACEE, anterior en su totalidad a 1989).

[2644] (*nota del original*) Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 175, párrafo 155.

[2645] (*nota del original*) Los Estados Unidos señalan que cualquier valoración de ese tipo debería tener en cuenta el hecho de que la gran mayoría (no determinable) de los presupuestos de la NASA no dedicados a la financiación de contratos se utiliza para financiar las investigaciones internas realizadas por la propia NASA independientemente de los contratistas, cuyos resultados se difunden entre el público en sentido más amplio.

[2646] (*nota del original*) Cualquier cálculo que intente poner en relación con Boeing los gastos de la NASA no relacionados con contratos tendría que evitar la doble contabilización de los acuerdos en el marco de la Ley del Espacio enumerados en la Prueba documental 1256 (revisada) presentada por los Estados Unidos. Cualquier contribución por la NASA de tiempo de su personal en virtud de esos acuerdos se paga con cargo al presupuesto de ayuda institucional, mientras que las instalaciones o el equipo se pagan con cargo al presupuesto del programa pertinente.

[2647] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352, párrafos 172-174.

en relación con el mantenimiento y el suministro de instalaciones, equipos y empleados para la realización de actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos. De hecho, las propias Comunidades Europeas intentaron estimar el valor de las "instalaciones, equipos y empleados" de la NASA proporcionados a Boeing sobre la base de la participación de esa empresa en la financiación de la NASA. Como explicaron las Comunidades Europeas en sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 175:

> "... la sugerencia de los Estados Unidos de que el Grupo Especial utilice 'la participación de Boeing en los pagos efectuados de conformidad con contratos, acuerdos de cooperación, donaciones y acuerdos gubernamentales para estimar la parte del suministro total de bienes y servicios correspondiente a Boeing' es análoga al enfoque utilizado por las Comunidades Europeas para obtener sus propias estimaciones de las subvenciones de la NASA a la investigación y el desarrollo."

7.1097 Más concretamente, las Comunidades Europeas han explicado que "atribuyen a Boeing la ayuda institucional aeroespacial total" "utilizando el porcentaje de la financiación total aeroespacial y aeronáutica de la NASA" destinado a Boeing.[2648]

7.1098 En sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352, las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial no debe aceptar la sugerencia estadounidense acerca de la estimación del valor del acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionado a Boeing en el marco de los programas de la NASA en litigio. Las Comunidades Europeas aducen que:

> "Los cálculos estadounidenses, según los cuales i) la participación de Boeing en los contratos de investigación aeronáutica en el marco de los programas en litigio es del 10,4 por ciento, ii) la cuantía de los presupuestos de los programas relacionados con los contratos de investigación aeronáutica concertados con Boeing es de 775 millones de dólares, iii) la cuantía de los presupuestos de los programas relacionados con el total de los contratos de investigación aeronáutica es de 7.446 millones de dólares, y iv) la cuantía de los presupuestos de los programas no relacionados con pagos a contratistas es de 4.789 millones, no están respaldados por ninguna prueba real."[2649]

Por las razones anteriormente expuestas, el Grupo Especial ha llegado ya a la conclusión de que los cálculos de los Estados Unidos están respaldados por pruebas suficientes.

7.1099 Por las razones anteriormente expuestas, el Grupo Especial ha estimado que la cuantía total de los pagos hechos a Boeing en virtud de contratos de investigación y desarrollo contraídos en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo durante el período 1989-2006 es de 1.050 millones de dólares. Si el Grupo Especial utilizara la cifra de 775 millones de dólares propuesta por los Estados Unidos, ello significaría que Boeing recibió el 10,4 por ciento de los pagos efectuados en el marco de los programas. Si se partiera de las cifras de los presupuestos de los programas mencionadas en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352 (obtenidas a su vez de las cifras presentadas por las Comunidades Europeas en su Prueba documental 25), el resultado sería una estimación de aproximadamente 1.170 millones de dólares por concepto de "instalaciones, equipos y empleados". No obstante, el Grupo Especial ha estimado que el valor de los pagos hechos a Boeing ascendió a 1.050 millones de dólares. Cuando se utiliza esta suma, se llega a la conclusión de que Boeing no recibió el 10,4 por ciento de los pagos efectuados a los participantes en los programas

---

[2648] "*NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA División*", CE - Prueba documental 25, nota 2, página 6.

[2649] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 352, párrafo 142.

sino el 14 por ciento. Sobre la base de esta cifra, el Grupo Especial estima que el valor del libre acceso a instalaciones, equipos y empleados en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio fue de 1.550 millones de dólares.

7.1100 Como se indicó anteriormente[2650], el Grupo Especial no está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que las transacciones pueden caracterizarse debidamente como simples "donaciones". Entre otras cosas, el Grupo Especial acepta que la NASA difundió entre el público los informes en los que se resumían los resultados de las investigaciones realizadas en el marco de los ocho programas en litigio, y que esto representa una situación en la que Boeing entregó algo de valor a cambio de los fondos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que recibió. El Grupo Especial está de acuerdo con el razonamiento del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*:

> "A nuestro juicio, el método de las CE basado en las donaciones plantea un problema básico, a saber, dicho sencillamente, que un préstamo, una garantía de préstamo o un intercambio de deuda por acciones que obligue al receptor a reembolsar el dinero o a renunciar a una participación en la propiedad de la empresa no es lo mismo que una donación, y no puede considerarse razonablemente que ha otorgado el mismo beneficio que una provisión de fondos sin esa obligación. Para el receptor, un préstamo tiene claramente un valor distinto que una donación, ya que conlleva una deuda para con alguien, y como tal figurará en el balance de la empresa. Por tanto, es evidente que recibir un préstamo es menos beneficioso para una empresa que recibir una donación. De manera análoga, la emisión de nuevas acciones, directamente o mediante un intercambio de deuda por acciones, diluye los títulos de propiedad de los accionistas existentes. Observamos que en un análisis del beneficio lo importante es la perspectiva del receptor, no la de quién proporciona la contribución financiera. En ese sentido, el punto de partida del cálculo de la cuantía del beneficio efectuado por las CE, que se centra en las expectativas del proveedor de los fondos de recuperar su dinero, nos parece erróneo. La cuestión del beneficio no atañe al costo para el proveedor de la contribución financiera, sino al beneficio para el receptor."[2651]

7.1101 Dicho esto, hay dos razones por las que trataremos toda la cuantía de las contribuciones financieras proporcionadas a Boeing como una subvención a la división de LCA de esa empresa. En primer lugar, este es un asunto que implica alegaciones de perjuicio grave al amparo de la Parte III del Acuerdo SMC y no una investigación en materia de derechos compensatorios. Es un principio consagrado que, en un asunto iniciado al amparo de la Parte III del Acuerdo SMC, un grupo especial no está obligado a "cuantificar precisamente ... la cuantía de la subvención".[2652] En segundo lugar,

---

[2650] Véase la nota 2552 *supra*.

[2651] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafo 7.212.

[2652] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 467 ("En resumen, una lectura del párrafo 3 c) en el contexto del párrafo 8 del artículo 6 y del Anexo V indica que, al analizar si una subvención tiene una contención significativa de la subida de los precios, un grupo especial debería tener en cuenta la magnitud de la subvención impugnada y su relación con los precios del producto en el mercado pertinente. En muchos casos puede ser difícil decidir esta cuestión si no se ha realizado una evaluación de ese tipo. Sin embargo, 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".) Señalamos que en el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y en la nota 36 al artículo 10 del Acuerdo SMC se dispone que se entiende por "derecho compensatorio" "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". En el párrafo 4 del artículo 19 del Acuerdo SMC se dispone que no se percibirá sobre ningún producto importado un derecho compensatorio que sea superior a la cuantía de la subvención que se haya

con independencia de esta consideración jurídica, los Estados Unidos no han formulado ningún argumento ni presentado ninguna prueba para respaldar cualquier enfoque alternativo del cálculo de la cuantía de la subvención a Boeing. En esas circunstancias, no corresponde al Grupo Especial inventar su propio método de cálculo.

7.1102 Pasamos ahora a examinar un argumento formulado por las Comunidades Europeas que, si se aceptara, haría que no fuera pertinente todo lo que antecede. Después de la presentación de sus comunicaciones escritas primera y segunda y en respuesta a la información y las pruebas facilitadas por los Estados Unidos acerca del valor máximo de los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados impugnados, las Comunidades Europeas formularon el argumento de que la cuantía de los pagos hechos a Boeing y el valor del libre acceso a instalaciones, equipos y empleados que se le concedió no eran, en realidad, pertinentes. Las Comunidades Europeas sostuvieron, por primera vez en respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial en la segunda serie de preguntas, que esto se debía a que la NASA compartía con Boeing los resultados de las actividades de investigación y desarrollo realizadas por otros contratistas y por la propia NASA. Así pues, las Comunidades Europeas adujeron que el Grupo Especial debía rechazar la información estadounidense sobre la cuantía de las subvenciones y aceptar la estimación descendente de las Comunidades Europeas porque la estimación de los Estados Unidos no tenía en cuenta el hecho de que la NASA supuestamente daba a Boeing acceso a los resultados de las actividades de investigación y desarrollo realizadas por esos otros contratistas y por la propia NASA. Según las Comunidades Europeas:

> "... La NASA gastó una parte de esos fondos en actividades internas de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA y compartió los resultados (por ejemplo, las tecnologías y los datos) con Boeing, proporcionando así bienes y servicios a esa empresa. Además, en la medida en que la NASA gastó una parte de esos fondos en actividades de investigación y desarrollo realizadas por entidades como fabricantes de aeronaves militares o universidades, lo hizo para obtener tecnologías que pudieran utilizarse en las aeronaves civiles y puso los resultados de esas actividades a disposición de Boeing, proporcionándole también así bienes y servicios. Lo que puede decirse en definitiva es que, *con independencia de quién fuera exactamente el receptor de la financiación* en el marco de esos programas, los componentes de dicha financiación relacionados con los elementos de las aeronaves civiles distintos de los motores proporcionaron *apoyo* a la rama de producción de aeronaves civiles de los Estados Unidos ... {L}a finalidad de los componentes de los demás programas de la NASA en litigio relacionados con los elementos de las aeronaves civiles distintos de los motores fue desarrollar tecnologías concretamente para su utilización por Boeing y otras entidades pertenecientes a la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles, con *independencia de quién fuera exactamente el receptor de la financiación de la NASA*."[2653]

7.1103 Como antecedentes, recordamos que, en sus comunicaciones escritas primera y segunda, las Comunidades Europeas se centraron exclusivamente en los pagos que la NASA hizo a Boeing y el libre acceso a instalaciones, equipos y empleados que le proporcionó mediante contratos y acuerdos de investigación y desarrollo con el objeto de permitir a Boeing que realizara actividades de investigación y desarrollo. Las Comunidades Europeas adujeron que estas eran las dos contribuciones financieras concedidas a Boeing. Las Comunidades Europeas facilitaron un análisis de la existencia de una subvención de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC con respecto a estas dos

---

concluido existe, "calculada por unidad del producto subvencionado y exportado". Estas disposiciones no se aplican en los casos iniciados al amparo de la Parte III del Acuerdo SMC. Ello se debe a que esos casos no dan lugar a la imposición de derechos compensatorios.

[2653] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 163, párrafos 252 y 253 (sin cursivas en el original).

supuestas contribuciones financieras y únicamente con respecto a ellas. Las Comunidades Europeas intentaron estimar el valor de estas dos contribuciones financieras y adujeron que, a menos que los Estados Unidos facilitaran información completa sobre el valor de las dos contribuciones financieras a Boeing impugnadas, el Grupo Especial debía adoptar la estimación descendente realizada por las Comunidades Europeas, que ascendía a 10.400 millones de dólares.

7.1104 Posteriormente los Estados Unidos proporcionaron al Grupo Especial información tomada de registros y bases de datos contemporáneos de la NASA sobre la cuantía máxima de los pagos hechos a Boeing en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio. Los Estados Unidos también facilitaron al Grupo Especial una estimación del valor de las instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing y sostuvieron que el Grupo Especial podía obtener su propia estimación sobre la base de la parte de los pagos totales correspondiente a Boeing.[2654] Los Estados Unidos explicaron que el resto de los fondos que las Comunidades Europeas habían incluido en su estimación de la subvención a Boeing abarcaba pagos hechos a otros participantes en los programas, el costo de las investigaciones internas de la NASA y el costo del suministro de acceso a instalaciones, equipos y empleados a terceros. El Grupo Especial formuló un gran número de preguntas muy detalladas a los Estados Unidos sobre la manera en que habían llegado a estas cifras.[2655]

7.1105 Dados estos antecedentes, el Grupo Especial no se siente convencido por el argumento de las Comunidades Europeas de que la financiación en el marco de los programas proporcionada a otros contratistas (y los fondos utilizados por la propia NASA en sus actividades internas de investigación y desarrollo) y la financiación en el marco de los programas utilizada para cubrir el costo del suministro de instalaciones, equipos y empleados a otros contratistas (y utilizada por la propia NASA en sus actividades internas de investigación y desarrollo) deben quedar incluidas en la estimación de la cuantía de las subvenciones concedidas a Boeing.

7.1106 En primer lugar, entre los argumentos fácticos y jurídicos expuestos en las comunicaciones escritas primera y segunda de las Comunidades Europeas para identificar las medidas determinadas que éstas consideran como subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC no figura una alegación de que la NASA proporcione una contribución financiera a Boeing en forma de acceso temprano o exclusivo a los resultados de las actividades de investigación y desarrollo realizadas por otros participantes en los programas. Las "contribuciones financieras" identificadas en la sección relativa a "consideraciones jurídicas" quedan claramente limitadas a "donaciones a la división de LCA de Boeing" y al suministro a Boeing por la NASA de "libre acceso a instalaciones, equipos y empleados".

[2654] Los Estados Unidos reconocieron que su estimación de 80 millones de dólares sólo abarcaba el valor del acceso a instalaciones, equipos y empleados proporcionado a Boeing de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio y no incluía el valor de cualesquiera bienes y servicios de ese tipo facilitados a Boeing mediante contratos de investigación y desarrollo. Los Estados Unidos adujeron que su estimación de 80 millones de dólares era esencialmente exacta porque, como reconocían las propias Comunidades Europeas, la "mayor parte" (segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 389) del libre acceso a instalaciones, equipos y empleados se proporcionó a Boeing de conformidad con acuerdos en el marco de la Ley del Espacio. No obstante, los Estados Unidos sostuvieron que, como el valor de las instalaciones, equipos y empleados no podía determinarse con el mismo grado de exactitud y certeza que el valor de los pagos hechos a Boeing, otra posible manera de estimar el costo del acceso a instalaciones, equipos y empleados concedido a Boeing sería llegar a una estimación sobre la base de la parte de los pagos totales realizados correspondiente a Boeing. Véase, por ejemplo, la respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 175 y 352.

[2655] Las preguntas formuladas a los Estados Unidos sobre esta cuestión son las preguntas 6, 7, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 351, 352 y 353.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1107 En segundo lugar, las Comunidades Europeas no identifican las transacciones o los tipos de transacciones determinados mediante los cuales la NASA proporciona a la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles acceso a los resultados de las investigaciones realizadas por entidades no pertenecientes a esa rama de producción. A este respecto, el Grupo Especial señala que el único mecanismo de transferencia de tecnología sobre el que han proporcionado realmente información detallada en este asunto las Comunidades Europeas -la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA- se refiere a la transferencia de tecnología del Gobierno *a la entidad que realizó la investigación*. Si se toman como ejemplo los derechos de patente, es la entidad que realiza la investigación (ya sea Boeing, un tercero, etc.) la que es titular de las patentes (con una licencia limitada concedida al Gobierno de los Estados Unidos para uso público). Como señalan acertadamente las Comunidades Europeas, las patentes conceden el derecho a "*excluir a los demás* de la fabricación, utilización, oferta para la venta o venta" de la invención durante un mínimo de 20 años a partir de la fecha de la solicitud.[2656] Del mismo modo, los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a las cláusulas de derechos exclusivos limitados sobre datos (LERD) se centran en los "datos comerciales decisivos *desarrollados por Boeing* mediante investigaciones financiadas por la NASA, que estaban protegidos de conformidad con las restricciones LERD".[2657]

7.1108 En tercer lugar, el razonamiento en que se basa el argumento de que la financiación por la NASA de actividades de investigación y desarrollo realizadas por otras entidades es una subvención a Boeing es fundamentalmente incompatible con el razonamiento en que se basa el principal argumento de las Comunidades Europeas en sus comunicaciones escritas primera y segunda, a saber, que, mediante contratos de investigación y desarrollo, la NASA paga a Boeing para que realice actividades de investigación y desarrollo que son principalmente para su propio beneficio y uso. La asignación de toda la cuantía de los fondos destinados a actividades de investigación y desarrollo como subvención a entidades distintas de la entidad que realiza la investigación implica necesariamente que los fondos destinados a la investigación y el desarrollo no son principalmente para beneficio y uso de la entidad que realiza dichas actividades, es decir, no son una subvención a la entidad que efectúa la investigación.

7.1109 Por estas razones, el Grupo Especial estima que la cuantía de la subvención proporcionada a la división de LCA de Boeing en forma de pagos de conformidad con contratos de investigación y desarrollo es de **1.050 millones de dólares** a lo largo del período 1989-2006 y que la cuantía de la subvención proporcionada a la división de LCA de Boeing en forma de acceso a instalaciones, equipos y empleados de la NASA en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo es de **1.550 millones de dólares** durante el mismo período. Así pues, el Grupo Especial estima que la cuantía total de la subvención proporcionada a la división de LCA de Boeing mediante los ocho programas de investigación y desarrollo en litigio es de **2.600 millones de dólares**.

f) Conclusión

7.1110 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados que la NASA proporcionó a Boeing mediante los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 y estima que la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing es de 2.600 millones de dólares durante el período 1989-2006.**

[2656] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 812 (sin cursivas en el original).

[2657] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 838 (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

6. Investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Defensa (DOD)

a) Introducción

7.1111 Las Comunidades Europeas argumentan que el DOD realiza pagos a Boeing (y le concede acceso a instalaciones, equipos y empleados) para llevar a cabo investigación y desarrollo relacionados con tecnologías "de doble uso" -es decir, tecnologías aplicables a aeronaves tanto militares como comerciales-. Según las Comunidades Europeas, esos pagos (y el acceso a instalaciones, equipos y empleados) son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, y son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas calculan que el DOD otorgó 4.300 millones de dólares en financiación "de doble uso" a Boeing durante el período 1991-2006, y sostienen que 2.400 millones de dólares de ese total deben considerarse una subvención a la división de LCA de Boeing.[2658]

7.1112 Los Estados Unidos argumentan que los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing no son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y no son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Además, sostienen que las Comunidades Europeas han sobrestimado la cuantía de la investigación "de doble uso" llevada a cabo en el marco de los programas en litigio. Según los Estados Unidos, la cuantía total de los pagos realizados a Boeing de conformidad con los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD para llevar a cabo investigación y desarrollo incluso con un "doble uso" teórico sólo ascendió a 308 millones de dólares.

b) Las medidas en litigio

7.1113 Las partes pertinentes de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2659] dicen lo siguiente:

> "a. permitir que dicha rama de producción participe en la investigación financiada por el DOD, realizar pagos a esa rama de producción o permitir que explote los resultados de tal investigación, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno mediante, por ejemplo, lo siguiente:
>
> i) Diversos programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación ("RDT&E") de la US Air Force, Navy, Army and Defense Advanced Research Projects Agency ("DARPA"), incluidos, pero no exclusivamente, los siguientes:
>
> - Defense Research Sciences (PE# 0601102F)
> - Materials (PE# 0602102F)
> - Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F)
> - Aerospace Propulsion (PE# 0602203F)

[2658] *NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 25, página 20.

[2659] WT/DS353/2, apartados a) y b) del punto 3, páginas 10-12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- Aerospace Sensors (PE# 0602204F)
- Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F)
- Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F)
- Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F)
- Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F)
- Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F)
- Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F)
- RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F)
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/0708011N)
- C-17 (PE# 0401130F/0604231F)
- CV-22 (PE# 0401318F)
- Joint Strike Fighter (PE#0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N)
- AV-8B Aircraft (PE# 0604214N)
- Comanche (PE# 0604223A)
- F-22 (PE# 0604239F)
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F)
- V-22 (PE# 0604262N)
- A-6 Squadrons (PE# 0204134N)
- F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N)
- Dual Use Applications Program (con inclusión de su predecesor, el Technology Reinvestment Project).

...

b. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos utilizar instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidas las Major Range Test Facility Bases."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1114 Las Comunidades Europeas distinguen entre programas RDT&E para "aeronaves en general" y programas RDT&E para "aeronaves militares":

- **programas RDT&E para "aeronaves en general"**: Defense Research Sciences (PE# 0601102F), Materials (PE# 0602102F), Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F), Aerospace Propulsion (PE# 0602203F), Aerospace Sensors (PE# 0602204F), Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F), Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F), Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F), Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F), Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F), Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F), RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F), y Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/ 0708011N); y

- **programas RDT&E para "aeronaves militares"**[2660]: CV-22 (PE# 0401318F), V-22 (PE# 0604262N), y F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N), Joint Strike Fighter (PE#0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N), C-17 (PE# 0401130F/ 0604231F).

7.1115 No se discute que el DOD hizo pagos a Boeing (y le concedió acceso a instalaciones del Gobierno) para llevar a cabo investigación y desarrollo con arreglo a dos categorías diferentes de acuerdos de investigación y desarrollo. En primer lugar, el DOD celebró "contratos de compra" con Boeing cuyo objetivo declarado era adquirir bienes o servicios para "*beneficio o uso directos* del Gobierno de los Estados Unidos". En segundo lugar, el DOD concertó diferentes tipos de "instrumentos de asistencia" (incluidos acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología y algunas otras transacciones) con Boeing cuyo objetivo declarado era "*transferir algo de valor al receptor … en lugar de* adquirir bienes o servicios para beneficio o uso directos del Gobierno de los Estados Unidos". En el presente informe, utilizamos la expresión "contratos de investigación y desarrollo del DOD" para designar los contratos de compra concertados por el DOD con Boeing en el marco de los 23 programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión, el término "acuerdos" para designar los instrumentos de asistencia concertados por el DOD con Boeing en el marco de los 23 programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en cuestión y la expresión "contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD" para designar ambas cosas.

[2660] Las Comunidades Europeas impugnan la financiación otorgada a Boeing a través de 13 programas para "aeronaves en general" y 10 programas para "aeronaves militares". Sin embargo, de los 10 programas para aeronaves militares identificados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas (WT/DS353/2) y en el párrafo 677 de su primera comunicación escrita, sólo cinco se abordan en CRA International, *U.S. Department of Defense (DoD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 7. La estimación que hace CRA de la financiación otorgada a Boeing en el marco de los programas de aeronaves militares del DOD, que las Comunidades Europeas adoptan en sus comunicaciones, se limita a esos cinco programas de aeronaves militares. En la nota 16 de su informe, CRA indica lo siguiente:

> "Otros elementos de programas RDT&E relacionados con aeronaves militares, como F-22, B-2, Comanche, A-6 y AV-8B, probablemente también aportaron tecnologías LCA de doble uso a Boeing, pero CRA no pudo encontrar información de dominio público adecuada para calcular con un alto índice de fiabilidad la cuantía de esa financiación de RDT&E de doble uso para fines aeronáuticos concedida a Boeing a través de esos elementos de programas. Por consiguiente, optó por centrar su análisis en V-22/CV-22, F/A-18, JSF y C-17."

Las Comunidades Europeas también han "centrado" su análisis en esos cinco programas para aeronaves militares: tras analizar por separado cada uno de los cinco programas para aeronaves militares analizados en el informe de CRA, las Comunidades Europeas examinan brevemente programas correspondientes a "otras aeronaves militares" en los párrafos 721-723 de su primera comunicación escrita.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1116 El alcance de la alegación de las Comunidades Europeas sobre las medidas de investigación y desarrollo del DOD está claro: se impugnan los pagos (y el acceso a las instalaciones) otorgados a Boeing a través de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo celebrados en el marco de los 23 programas identificados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas. El alcance de la alegación formulada por las Comunidades Europeas es relativamente restringido en varios aspectos.

7.1117 En primer lugar, las Comunidades Europeas no impugnan el Programa RDT&E en su conjunto, sino únicamente determinada financiación otorgada a Boeing en el marco de los 23 programas RDT&E en litigio. Además, las Comunidades Europeas no impugnan toda la financiación recibida por Boeing en el marco de esos 23 programas, sino únicamente el subconjunto de financiación que, a juicio de las Comunidades Europeas, está relacionada con las tecnologías "de doble uso".

7.1118 En segundo lugar, la impugnación de las Comunidades Europeas se limita a los "pagos" (y al acceso a las "instalaciones" del Gobierno, que se examina *infra*) que el DOD otorgó a Boeing a los efectos de llevar a cabo investigación y desarrollo; las Comunidades Europeas no impugnan la *compra* de aeronaves militares a Boeing por el DOD. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las Comunidades Europeas señalan que el DOD "celebr{ó} contratos de compra, incluidos los de adquisición de productos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada ...".[2661] Sin embargo, las Comunidades Europeas no presentaron posteriormente argumentos ni pruebas sobre las compras del DOD de aeronaves u otros bienes.[2662] Por ejemplo, las Comunidades Europeas no han aportado al Grupo Especial ninguna información sobre el precio que el DOD pagó a Boeing por los artículos especificados en ese punto de su solicitud de establecimiento de un grupo especial.

7.1119 En tercer lugar, el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas se limita claramente a los pagos (y el acceso a las instalaciones) otorgados a Boeing, con lo que se distingue de una impugnación más amplia de los programas de investigación y desarrollo del DOD *per se*, y de una impugnación de una subvención concedida a una rama de producción más amplia, por ejemplo la rama de producción de aeronaves militares de los Estados Unidos. Así queda claro por muchos aspectos de la argumentación de las Comunidades Europeas, incluido -pero no exclusivamente- el método seguido por CRA en su informe de 96 páginas que pretende calcular "la cuantía de la financiación a la investigación, desarrollo, prueba y evaluación ('RDT&E') recibida por The Boeing Company ('Boeing') del Departamento de Defensa de los Estados Unidos ('DOD') que puede

[2661] WT/DS353/2, página 12 ("celebrar contratos de compra, incluidos los de adquisición de productos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada, entre los que se incluyen, en particular, pero no exclusivamente, el contrato de la US Air Force con la Boeing para la adquisición de determinadas piezas de repuesto para sus aeronaves equipadas con el Airborne Warning and Control System (AWACS), el National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, el C-22 Replacement Program (C-40), el KC-135 Programmed Depot Maintenance, el C-40 Lease and Purchase Program, el programa de modernización y actualización de la aviónica de los C-130, el contrato C-17 H22 (Boeing BC-17X), el contrato de la US Navy con Boeing para la producción y el mantenimiento de 108 aeronaves civiles B-737 y su conversión en detectores de submarinos de largo alcance Multi-Mission Aircraft, el Missile Defense Agency's Airborne Laser (ABL) Program y el Army's Comanche Program").

[2662] En sus comunicaciones, las Comunidades Europeas realizan determinadas observaciones y afirmaciones relativas a las compras que hizo el DOD de aeronaves de Boeing; sin embargo, no presentan ninguna alegación a este respecto. Véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 658-662, donde se hace referencia a la "estrecha y amistosa relación entre el DOD y Boeing".

considerarse pertinente tanto para las aeronaves militares como para las comerciales (es decir, la RDT&E 'de doble uso')".[2663]

7.1120 Por último, mientras que el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas sobre la investigación y el desarrollo de la NASA abarca las "instalaciones, equipos y empleados" de la NASA, el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas sobre el DOD abarca únicamente las "instalaciones" del DOD. Como en el caso de la investigación y el desarrollo aeronáuticos de la NASA, las Comunidades Europeas han expuesto argumentos sobre las "instalaciones, equipos y empleados" del DOD.[2664] Sin embargo, a diferencia de la investigación y el desarrollo de la NASA, la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas sólo identifica "instalaciones" del DOD, y no "equipos" y/o "empleados" del DOD. Para ilustrar las diferencias, presentamos en forma de cuadro una comparación de los puntos pertinentes de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas relativos a la investigación y el desarrollo de la NASA y del DOD:

"**2. Subvenciones de la NASA**	"**3. Subvenciones del Departamento de Defensa**
b. proporcionando los servicios de los empleados, instalaciones y equipo de la NASA para apoyar los programas de investigación y desarrollo enumerados *supra* y realizando los pagos de salarios, gastos de personal y otra ayuda institucional, con lo cual proporciona valiosos servicios a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia d. permitiendo la utilización por la rama de producción LCA de los Estados Unidos de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidos los túneles aerodinámicos de la NASA, en particular el centro de investigación Langley."	b. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos utilizar instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidas las Major Range Test Facility Bases"

7.1121 El párrafo 2 del artículo 6 del ESD establece que en las solicitudes de establecimiento de un grupo especial "*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". Si una medida no ha sido identificada en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por la parte reclamante, esa medida no está comprendida en el mandato del grupo especial.

7.1122 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas han aclarado que no impugnan como medida diferenciada la autorización del DOD a Boeing para "participar" en programas de investigación.[2665] En lo que se refiere al hecho de que el DOD "permit{a} {a la rama de producción de LCA estadounidense} que explote los resultados de tal

[2663] CRA International, *U.S. Department of Defense (DoD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 7, página 1.

[2664] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 762, 895 y 896-901; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 496-510.

[2665] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 149.

investigación, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno", las Comunidades Europeas abordan estas medidas fundamentalmente en las secciones de sus comunicaciones relativas a las "transferencias/renuncias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD".[2666]

7.1123 Analizaremos con más detalle las medidas impugnadas al evaluar si esas medidas constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC y al calcular la cuantía de las subvenciones, en su caso, a la división de LCA de Boeing.

c) La cuestión de si existe subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

7.1124 En la presente sección examinamos si los pagos y el acceso a las instalaciones que el DOD otorgó a Boeing en el marco de los 23 programas RDT&E en litigio constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Empezaremos abordando la cuestión de si las transacciones entrañan una contribución financiera abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Ya hemos concluido que las transacciones debidamente caracterizadas como "compras de servicios" están excluidas del alcance del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2667] Por consiguiente, la principal cuestión que abordamos en este contexto es si de hecho los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo celebrados por el DOD con Boeing pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Si constatamos que las medidas impugnadas no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" y por tanto otorgan contribuciones financieras a Boeing, pasaremos a abordar la cuestión de si esas contribuciones financieras se conceden en términos que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

i) La cuestión de si hay una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1125 En la introducción a la sección de su primera comunicación escrita que versa sobre la investigación y el desarrollo aeronáuticos de la NASA, el DOD y el DOC, las Comunidades Europeas afirman en términos generales que "la NASA y el DOD otorgan en general financiación para investigación y desarrollo relacionados con LCA a través de lo que denominan 'contratos', pero que en realidad son donaciones a Boeing/MD para los gastos de investigación y desarrollo relacionados con LCA".[2668] En la sección de su primera comunicación escrita en la que abordan en particular la investigación y desarrollo del DOD, las Comunidades Europeas argumentan que el DOD transfiere directamente fondos en forma de "donaciones" a Boeing para apoyar su investigación aeronáutica de doble uso, y que esta "financiación directa para investigación y desarrollo" constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2669]

7.1126 Las Comunidades Europeas argumentan que el DOD también dedica personal e instalaciones de investigación federales a apoyar programas RDT&E, y que el suministro que hace el Gobierno de esos bienes y servicios constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2670]

[2666] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 215.
[2667] Véase *supra*, párrafo 7.970 del presente informe.
[2668] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457.
[2669] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 762.
[2670] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 762.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1127 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que los contratos de RDT&E del DOD con Boeing constituyen "compras de servicios" y por tanto no son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas argumentan que si se considerase que los contratos de RDT&E del DOD están enteramente excluidos de la definición de contribución financiera del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC por el hecho de que los Estados Unidos los etiqueten como "compras de servicios" se estaría eludiendo el objeto y fin del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas argumentan que los contratos de RDT&E del DOD han ayudado a Boeing a desarrollar tecnología que utiliza para sus LCA. Según las Comunidades Europeas, los contratos de RDT&E del DOD no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" por las razones expuestas en sus respuestas a las preguntas 15, 16, 19 y 20.[2671] Asimismo, argumentan que las transferencias de fondos del DOD a Boeing para RDT&E "en realidad están relacionadas con la compra de *bienes* por el DOD", es decir, las aeronaves militares y otros sistemas de defensa que en última instancia compra el DOD.[2672] Las Comunidades Europeas explican que, mientras que un comprador comercial de un producto pagaría los costos de investigación y desarrollo y los costos de adquisición a través de un precio de compra, el DOD paga esos costos por separado al transferir primero fondos para investigación y desarrollo a través de sus presupuestos de RDT&E y comprar luego la correspondiente aeronave o sistema de defensa a través de sus presupuestos de compra.[2673]

7.1128 En su respuesta a la pregunta 15 formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas argumentan que los contratos de RDT&E del DOD no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" por cuatro razones. En primer lugar, porque "los contratos de RDT&E del DOD no tienen por objetivo, en última instancia, la adquisición de un servicio para beneficio directo y uso propio del Gobierno", sino que, según las Comunidades Europeas, "el propósito último de la RDT&E del DOD no es la compra de servicios, sino la compra de bienes -es decir, aeronaves militares y otros sistemas de defensa-".[2674] En segundo lugar, porque los "contratos de RDT&E del DOD no contienen los elementos típicos de una compra". En este sentido, las Comunidades Europeas argumentan entre otras cosas que, de conformidad con los acuerdos de cooperación celebrados con Boeing, "el DOD no recibe todos los frutos del trabajo generado con los recursos aportados por el DOD en cumplimiento de esos acuerdos. ... De conformidad con los acuerdos, Boeing no obtiene beneficios, mientras que en una típica transacción de 'compra' el vendedor espera indudablemente obtener un beneficio".[2675] En tercer lugar, porque los "contratos de RDT&E del DOD no afectan exclusivamente al comercio de servicios". En este sentido, las Comunidades Europeas argumentan una vez más que los contratos de RDT&E del DOD "en última instancia tienen por objeto la compra de aeronaves militares y otros sistemas de defensa, lo cual implica necesariamente la producción de bienes", y que "las transacciones están directamente relacionadas con la fabricación de bienes, afectan al comercio de bienes y por tanto no pueden caracterizarse debidamente como 'compras de servicios'".[2676] Por último, porque "Boeing no es un verdadero proveedor de servicios de investigación y desarrollo relacionados con LCA". En este sentido, las Comunidades Europeas argumentan que "Boeing no ofrece tales servicios de investigación y desarrollo a nadie más que a la NASA y el DOD" y que "Boeing no se ha anunciado como proveedor de servicios de investigación y desarrollo relacionados con las LCA en el mercado".[2677]

[2671] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457.

[2672] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 454 (sin cursivas en el original).

[2673] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 455.

[2674] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c), párrafo 62.

[2675] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c); y observaciones de las Comunidades Europeas a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 a), párrafo 75.

[2676] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c), párrafo 66.

[2677] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c), párrafo 67.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1129 En lo que se refiere al supuesto suministro de bienes y servicios, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas no han aportado pruebas específicas de que el DOD otorgue a Boeing acceso a instalaciones, equipos y empleados del DOD. En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas indican varios contratos y acuerdos a través de los cuales Boeing obtuvo el "uso gratuito de instalaciones".[2678]

Argumentos de los Estados Unidos

7.1130 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que los contratos presentados por las Comunidades Europeas "demuestran de manera concluyente que mediante esos instrumentos el DOD compró servicios de investigación de Boeing". Los Estados Unidos argumentan que los posteriores contratos y acuerdos incluidos entre las Pruebas documentales de los Estados Unidos respaldan la misma conclusión. Según los Estados Unidos, la investigación es un servicio, lo que hace que esos contratos sean compras de servicios. Las compras de servicios no son contribuciones financieras a los efectos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, por lo que la única prueba obrante en el expediente del Grupo Especial sobre la naturaleza de esas transacciones establece que no son una contribución financiera y que no existe subvención. Según los Estados Unidos, ahí debería terminar el examen del Grupo Especial de toda la cuestión.[2679]

7.1131 Los Estados Unidos observan que "{d}e conformidad con la legislación estadounidense en materia de contratación pública, algunos de esos instrumentos se denominan formalmente 'contratos', y otros, 'otras transacciones', 'acuerdos de cooperación' o 'acuerdos de inversión en tecnología'".[2680] Los Estados Unidos señalan que algunos de los "contratos" presentados por las Comunidades Europeas son "contratos de compra" y otros son "acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología u otras transacciones".[2681] Los Estados Unidos reconocen que los contratos se utilizan únicamente cuando el "objetivo principal" es la adquisición de suministros o servicios para "beneficio o uso directos" del Gobierno Federal, y que los "acuerdos" "a menudo tienen una cláusula que especifica que su objetivo principal no es la adquisición de bienes o servicios para uso directo del Gobierno de los Estados Unidos". Sin embargo, afirman que tal cláusula sólo "refleja que el contrato no tiene como meta inmediata el desarrollo de una determinada tecnología para un determinado sistema de armamento" y "no pretende reflejar la naturaleza de la labor realizada por la parte privada". Los Estados Unidos argumentan que "en cualquier caso, el Órgano de Apelación ha constatado que 'las clasificaciones del derecho interno no son determinantes'" para establecer si una medida es una contribución financiera.[2682]

7.1132 A continuación, los Estados Unidos exponen algunas de las similitudes y diferencias entre esos dos tipos diferentes de transacción[2683] y concluyen que, en lo que se refiere a todos los contratos y acuerdos, "está claro que el Gobierno no está otorgando una donación al contratista, sino que lo está contratando para que lleve a cabo una investigación de interés para el Gobierno con fines gubernamentales".[2684] Según los Estados Unidos, se reconoce ampliamente que "investigación y desarrollo" es un "servicio".[2685]

[2678] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 500.
[2679] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 90.
[2680] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 75.
[2681] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 91.
[2682] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 100 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 56.)
[2683] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 91, 92, 96 y 97.
[2684] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 92.
[2685] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 95.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1133 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que "los contratos dejan claro que lo que compró el DOD fueron los servicios de RDT&E de Boeing, una transacción que no es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC".[2686] A continuación responden a varios argumentos expuestos por las Comunidades Europeas en su declaración oral en la primera reunión con el Grupo Especial. En primer lugar, los Estados Unidos responden al argumento de las Comunidades Europeas de que los contratos no pueden caracterizarse debidamente como compras de servicios porque los trabajos de investigación y desarrollo del DOD "benefician a la división comercial de Boeing".[2687] Los Estados Unidos responden que la teoría de las Comunidades Europeas mezcla dos conceptos que en el Acuerdo SMC están separados, a saber, la contribución financiera y el beneficio. De conformidad con el párrafo 1 a) 1) del artículo 1, la identificación de una contribución financiera depende del tipo de transacción que supuestamente otorga una subvención. La cuestión de si hay un beneficio sólo se plantea *después* de que se haya establecido la contribución financiera. Por consiguiente, la afirmación de las Comunidades Europeas de que las tecnologías investigadas en el marco de algunos contratos tienen una aplicación civil no es pertinente para determinar si, en primer lugar, los contratos aportan una contribución financiera.[2688]

7.1134 En segundo lugar, los Estados Unidos responden a la referencia de las Comunidades Europeas al hecho de que algunos de los contratos y acuerdos contienen declaraciones según las cuales "el principal propósito de este acuerdo es que *el Gobierno respalde y estimule al receptor* para que haga esfuerzos razonables en investigación y en desarrollo tecnológico avanzados, y *no la adquisición de bienes o servicios para beneficio o uso directos del Gobierno*".[2689] Los Estados Unidos responden señalando, entre otras cosas, que "{e}l documento citado por las CE (y otros con declaraciones similares) son acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología u 'otras transacciones' ...".[2690]

7.1135 Por último, los Estados Unidos responden al argumento de las Comunidades Europeas de que "el objetivo último del DOD es comprar *bienes*, es decir, las aeronaves militares y otros sistemas de defensa que en última instancia compra el DOD".[2691] Los Estados Unidos argumentan que el objetivo último de una compra "no cambia la naturaleza de lo comprado", y dan el ejemplo de un fabricante que contrata a una agencia de publicidad para crear una campaña de *marketing* para vender un producto nuevo (lo cual no hace que el servicio de publicidad se convierta en un bien), así como el de una empresa que compra picos y palas para que un contratista los utilice para hacer jardines (lo cual no hace que los picos y palas sean un servicio), y concluyen que los "contratos de servicios de investigación y desarrollo son transacciones separadas que no pueden equipararse a los bienes que puedan resultar".[2692]

[2686] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 31.

[2687] Declaración oral de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 12.

[2688] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 32.

[2689] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 70 (las cursivas figuran en el original), donde se cita *F33615-95-2-5019 with McDonnell Douglas regarding Affordable Tooling for Rapid Prototyping and Limited Production of Composite Structures*, 1º de febrero de 1995, CE - Prueba documental 512, artículo 2.C.

[2690] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 34.

[2691] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 70 (sin cursivas en el original).

[2692] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 35.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1136 No se discute que el DOD hizo pagos a Boeing y le concedió acceso a sus instalaciones de conformidad con contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos.[2693] Habiendo concluido que las compras de servicios no están comprendidas en el alcance del párrafo 1 a) 1) del artículo 1[2694], el Grupo Especial tiene ante sí la cuestión de si los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Como ha reconocido el Órgano de Apelación, "{l}a evaluación de la existencia de una contribución financiera supone el examen de la *naturaleza de la transacción* a través de la cual un gobierno transfiere algo dotado de valor económico".[2695] En el presente caso, la función del Grupo Especial es llegar a una conclusión sobre la naturaleza de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos entre el DOD y Boeing.

7.1137 Por las razones expuestas *supra*[2696], el Grupo Especial considera que el hecho de que los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing puedan o no caracterizarse debidamente como "compra de servicios" depende de *la naturaleza de la labor* que Boeing estaba obligada a realizar en virtud de los contratos y, más concretamente, *si la labor de investigación y desarrollo que Boeing estaba obligada a realizar era principalmente para su propio beneficio y uso, o principalmente para beneficio y uso del Gobierno de los Estados Unidos (o de terceros no vinculados)*. Como en el caso de su análisis de la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, el Grupo Especial considera que debería examinar todas las pruebas que arrojan luz sobre esta cuestión. Tampoco en este caso ve el Grupo Especial por qué deben desestimarse, por ejemplo, el tipo de instrumento y las denominadas características "formales" de la transacción *si* arrojan luz sobre la naturaleza de las actividades de investigación y desarrollo que debía realizar Boeing en virtud de los contratos y acuerdos; del mismo modo, tampoco hay razones para desestimar, por ejemplo, pruebas sobre los fines y motivos de los programas acordados *si* arrojan luz sobre la cuestión de la naturaleza de las actividades de investigación y desarrollo que debía realizar Boeing de conformidad con los contratos y acuerdos. En ninguno de los dos casos se trata de características ajenas a las "condiciones" de las transacciones, sino que podrían ser clave para entender la *condición* fundamental de la transacción. Así pues, se trata de pruebas que podrían ser muy útiles para entender si, por su naturaleza, la labor realizada en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de Boeing con el DOD (las condiciones fundamentales de las transacciones) era principalmente para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (y/o de terceros no vinculados) o bien para beneficio o uso de la propia Boeing. Esa es la cuestión a la que hay que responder para determinar si las transacciones pueden caracterizarse debidamente como compras de servicios.

[2693] En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas no aportaron ninguna prueba específica de que el DOD otorgue a Boeing acceso a sus instalaciones. (Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 177.) Sin embargo, en realidad los Estados Unidos no niegan que el DOD lo haga, e incluso remiten al Grupo Especial a varios casos en que lo hace, en el marco de los acuerdos F33615-97-2-3400 y F33615-98-3-5104. (Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 179.) En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas hacen referencia a varios contratos y acuerdos por medio de los cuales Boeing obtuvo el "uso gratuito de las instalaciones". (Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 500, donde se cita *F33615-94-C-3400: Extended Life Tire (EXLITE) Batch Queue Capability and Grid Generation Enhancements for 3-Dimensional Design Optimization*, Estados Unidos - Prueba documental 622 (ICSS), cláusula 15; y *F33615-98-2-5113: Structural Repair of Aging Aircraft (1 of 2)*, Estados Unidos - Prueba documental 636 (ICSS), artículo 32; *F33615-96-C-1958: Low Cost Insertion of Commercial Technology into Legacy Aircraft*, Estados Unidos - Prueba documental 618 (ICSS), cláusula 16.)

[2694] Véase *supra*, párrafos 7.953-7.970.

[2695] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 52 (sin cursivas en el original). La "naturaleza" de algo se define en general como los rasgos, el carácter o la cualidad inherentes a algo; *Oxford Dictionary of English*, segunda edición (revisada), 2005, página 1172.

[2696] Véase *supra*, párrafo 7.978.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1138 Más concretamente, el Grupo Especial examinará, entre otras cosas, la legislación por la que se autorizan los programas en litigio, los tipos de instrumentos concertados entre el DOD y Boeing, si el DOD hace algún uso demostrable de la investigación y el desarrollo realizados en virtud de esos programas, la asignación de derechos de propiedad intelectual prevista en esas transacciones y si las transacciones en litigio tenían los elementos típicos de una "compra de servicios".

7.1139 Consideradas en su totalidad, las pruebas relativas a la investigación y el desarrollo aeronáuticos del DOD, algunas de las cuales se analizan individualmente *infra*, llevan a la conclusión de que *algunos* de los trabajos realizados por Boeing en el marco de sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos con el DOD fueron principalmente para su *propio* beneficio o uso, y no para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (o de terceros no vinculados), y que *algunos* de los trabajos realizados por Boeing en el marco de sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos con el DOD fueron principalmente para beneficio o uso del Gobierno de los Estados Unidos (o de terceros no vinculados). Una transacción en la que la labor realizada es principalmente para beneficio y uso del "vendedor" no puede caracterizarse debidamente como "compra de servicios". Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que algunos de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos del DOD con Boeing no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios"; otros, en cambio, sí. Por consiguiente, el Grupo Especial rechaza la posición de las Comunidades Europeas de que ninguno de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD en litigio puede caracterizarse debidamente como "compras de servicios", y rechazamos la posición de los Estados Unidos de que todos los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD en litigio pueden caracterizarse debidamente como compras de servicios.

7.1140 Empezamos por las disposiciones legislativas que autorizan los programas y transacciones en litigio. En 10 U.S.C. § 2358[2697] reside el fundamento legal general de toda la actividad de investigación y desarrollo que emprenda el DOD mediante "contrato", "donación" o "acuerdo de cooperación".[2698] El artículo 2358 establece lo siguiente:

> "§ 2358. Proyectos de investigación y desarrollo
>
> (a) Fundamento.- El Secretario de Defensa o el Secretario de un departamento militar podrá emprender proyectos de investigación básica, investigación aplicada, investigación avanzada y desarrollo que
>
> (1) sean necesarios para el cumplimiento de las responsabilidades del departamento de dicho Secretario en materia de investigación y desarrollo; y
>
> (2) (A) guarden relación con los sistemas de armamento y otras necesidades militares; o
>
> (B) sean de interés potencial para el Departamento de Defensa.
>
> (b) Medios autorizados.- El Secretario de Defensa o el Secretario de un departamento militar podrán llevar a cabo proyectos de investigación y desarrollo

[2697] *10 U.S.C. (Armed Forces), Sub-Part A (General Military Law), Part IV (Service, Supply and Procurement), Chapter 139 (Research and Development), § 2358*, Estados Unidos - Prueba documental 1205.

[2698] Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 a). Los Estados Unidos explican que en 10 U.S.C. § 2371 reside el fundamento para la utilización en los proyectos de investigación y desarrollo de "otras transacciones", es decir, transacciones que no son contratos, acuerdos de cooperación ni donaciones.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

(1) mediante contrato, acuerdo de cooperación o donación, de conformidad con el capítulo 63 del título 31;

(2) a través de uno o más departamentos militares;

(3) utilizando empleados y consultores del Departamento de Defensa; o

(4) mediante acuerdo mutuo con el director de cualquier otro departamento u organismo del Gobierno Federal.

(c) Requisito de interés potencial del Departamento de Defensa.- Los fondos asignados al Departamento de Defensa o a un departamento militar no podrán utilizarse para financiar ningún proyecto de investigación o estudio a menos que, a juicio del Secretario de Defensa o del Secretario de ese departamento militar, el proyecto o estudio sea de interés potencial para el Departamento de Defensa o para el departamento militar en cuestión, respectivamente.

(d) Disposiciones adicionales aplicables a los acuerdos de cooperación.- En los artículos 2371 y 2371a del presente título se establecen otras facultades, condiciones y prescripciones relativas a determinados acuerdos de cooperación autorizados en virtud del presente artículo."

7.1141 Por consiguiente, el artículo 2358 confiere al DOD la facultad de financiar determinados tipos de investigación y desarrollo (§ 2358(a)), identifica los "contratos", "acuerdos de cooperación" y "donaciones" como los diferentes medios por los que el DOD puede en general otorgar financiación para llevar a cabo investigación y desarrollo (§ 2358(b)), requiere que la investigación y desarrollo financiados sean de "interés potencial" para el DOD (§ 2358(c)) e identifica las normas especiales y adicionales que se aplican a la investigación y el desarrollo financiados a través de "acuerdos de cooperación" (§ 2358(d)), que se distinguen de los "contratos". Los artículos 2371 y 2371a, a los que se hace referencia *supra* en la disposición § 2358(d), autorizan la utilización de algunas "otras transacciones".

7.1142 Pasamos ahora a los diferentes tipos de instrumentos concertados entre el DOD y Boeing. El Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD figura en 32 C.F.R., subcapítulo C (Partes 21 a 37). La Parte 21 del Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD establece las políticas y procedimientos generales relacionados con "los instrumentos de asistencia y otros instrumentos que no son de compra" sujetos al Reglamento de donaciones y acuerdos (§ 21.100(b)). Según la definición que se da de ellos, la "asistencia" y esos "otros instrumentos que no son de compra" incluyen "donaciones, acuerdos de cooperación y acuerdos de inversión en tecnología", así como otros "instrumentos que no son de compra" (§ 21.205(a) y (b)). La subparte F del capítulo 21 define algunos términos:

"§ 21.605 *Adquisición*

La acción de adquirir (mediante compra, arrendamiento financiero o permuta) bienes o servicios para *beneficio o uso directos* del Gobierno de los Estados Unidos (véase una definición más detallada en 48 C.F.R. 2.101). De conformidad con lo dispuesto en 31 U.S.C. 6303, los *contratos de compra* son los instrumentos jurídicos adecuados para adquirir tales bienes o servicios.

...

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

§ 21.615 *Asistencia*

La *transferencia de algo de valor* a un receptor para cumplir un fin público de apoyo o estímulo autorizado por la legislación de los Estados Unidos (véase 31 U.S.C. 6101(3)). *Las donaciones, los acuerdos de cooperación y los acuerdos de inversión en tecnología* son ejemplos de instrumentos jurídicos utilizados para proporcionar asistencia.

...

§ 21.640 *Acuerdo de cooperación*

Instrumento jurídico que, conforme a lo dispuesto en 31 U.S.C. 6305, se utiliza para establecer *una relación del mismo tipo que la donación* (véase la definición de 'donación'), con la diferencia de que se espera que haya una participación sustancial del Departamento de Defensa y del receptor en la realización de la actividad contemplada en el acuerdo de cooperación. El término no incluye los 'acuerdos de cooperación en materia de investigación y desarrollo' definidos en 15 U.S.C. 3710a.

§ 21.670 Contrato de compra

Instrumento jurídico que, conforme a lo dispuesto en 31 U.S.C. 6303, refleja una relación entre el Gobierno Federal y un Estado, un gobierno local u otro receptor cuando el *fin principal* del instrumento es la adquisición de bienes o servicios para *beneficio o uso directos* del Gobierno Federal. Véase la definición más detallada del contrato en 48 C.F.R. 2.101."[2699]

(sin cursivas en el original)

7.1143 La parte 37 de la disposición 32 C.F.R. (parte, por tanto, del *Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD*) se titula "Acuerdos de inversión en tecnología". La disposición § 37.205 establece que se puede utilizar un acuerdo de inversión en tecnología cuando el "funcionario responsable de las donaciones" concluye:

> "... que el *fin principal* del proyecto es el estímulo o apoyo a la investigación (es decir, la *asistencia), y no la adquisición de bienes o servicios para beneficio* del Gobierno (es decir, la adquisición)". (sin cursivas en el original)

7.1144 El *Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD* establece en su disposición § 22.205[2700] ("Distinción entre asistencia y compra"), de conformidad con lo dispuesto en 31 U.S.C., capítulo 63, que antes de utilizar una "donación o acuerdo de cooperación" el "funcionario responsable de las donaciones" debe determinar que el instrumento adecuado es un "instrumento de asistencia" y no un contrato de compra. Más concretamente:

> "el funcionario responsable de las donaciones debe determinar que el *fin principal* de la actividad que vaya a llevarse a cabo en el marco del instrumento es estimular o respaldar un fin público (es decir, prestar asistencia), y no la adquisición (es decir, adquirir bienes y servicios para beneficio directo del Gobierno de los Estados Unidos). Si el fin principal es la adquisición, en ese caso el funcionario responsable

[2699] El texto de la disposición 48 C.F.R. 2.101 se ha reproducido *supra*.
[2700] 32 C.F.R. § 22.205, Estados Unidos - Prueba documental 22.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> de las donaciones determinará que el instrumento adecuado es un contrato de compra" (§ 22.205(a)(1)). (sin cursivas en el original)

7.1145 Todos los instrumentos presentados al Grupo Especial indican claramente, en la página del título, si se trata de un "contrato", un "acuerdo de cooperación", un "acuerdo de inversión en tecnología" u "otra transacción". Algunos de los acuerdos de cooperación del DOD con Boeing presentados por las Comunidades Europeas contienen en su propio texto una cláusula que establece explícitamente lo siguiente:

> "El presente acuerdo es un 'acuerdo de cooperación' a tenor de lo dispuesto en 10 U.S.C. 2358 (de conformidad con lo establecido en 10 U.S.C. 2371). Las partes acuerdan que el fin principal del presente acuerdo es que el Gobierno apoye y estimule al receptor para que realice esfuerzos razonables en materia de investigación y desarrollo tecnológico avanzados, y no la adquisición de bienes o servicios para beneficio o uso directo del Gobierno. El Reglamento Federal sobre Adquisiciones (FAR) y el Suplemento al FAR del Departamento de Defensa (DFARS) son aplicables únicamente cuando así se especifica en el presente texto. El presente texto no constituye un contrato de compra." (véase F33615-95-2-5019 (CE - Prueba documental 512) y F33615-96-2-5051 (CE - Prueba documental 513))

7.1146 Todos los acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología y "otras transacciones" presentados por las Comunidades Europeas utilizan repetida y uniformemente los términos "funcionario responsable de las donaciones" y "Oficina de Administración de Donaciones". Todos esos instrumentos (al igual que el reglamento correspondiente indicado *supra*) se refieren a la otra parte como "receptor", no como "contratante".

7.1147 A continuación examinaremos si el DOD ha hecho algún uso demostrable de la investigación y desarrollo llevados a cabo en el marco de los 23 programas en litigio. A diferencia de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, los fines declarados de los programas del DOD en litigio no demuestran en general que el DOD tuviese por objeto transferir tecnología a Boeing y la rama de producción de aeronaves estadounidense en su conjunto. En general, el fin de esos programas era llevar a cabo investigación y desarrollo destinados a diseñar armas u otros sistemas de defensa más avanzados o reducir el costo de tales sistemas.[2701] A

[2701] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 72. Esos dos objetivos -la mejora tecnológica y la reducción de costos- se advierten inmediatamente y figuran en un lugar destacado en los presupuestos anuales del DOD, examinados *infra*, en los que se describe la naturaleza de la investigación realizada en el marco de los elementos del Programa de RDT&E en litigio. En lo que se refiere al objetivo de reducción de costos, véase, por ejemplo, **Defense Research Sciences**: "... dando lugar a un desarrollo *eficiente en función de los costos* y a un funcionamiento seguro y fiable de armas y sistemas de defensa superiores"; **Materials**: "... materiales y procesos avanzados *para reducir los costos del ciclo de vida* y mejorar el rendimiento, la *asequibilidad*, compatibilidad, fiabilidad y capacidad de supervivencia de los {sistemas} actuales y futuros ... Desarrolla tecnologías de materiales para aeronaves, naves espaciales y misiles más *asequibles* y de más fácil mantenimiento y para un mejor rendimiento de los sistemas actuales y futuros de la Air Force. Se desarrollan materiales compuestos carbono/carbono avanzados de protección térmica *asequibles* ..."; **Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies**: "*... reducir los costos del ciclo de vida y* mejorar el rendimiento de los vehículos aeroespaciales tripulados y no tripulados actuales y futuros, así como el mantenimiento y la capacidad de supervivencia de las bases aéreas. Estos programas tecnológicos reportan, entre otras cosas, una menor vulnerabilidad y una *mayor asequibilidad* ..."; **Aerospace Propulsion**: "... La mejora de los correctores de potencia, los disipadores de calor y las fuentes de energía aumentará significativamente la fiabilidad, reducirá el peso y *reducirá los costos del ciclo de vida*"; **Aerospace Avionics/Aerospace Sensors**: "... también *reducirán los costos del ciclo de vida*, facilitarán una modernización asequible de las plataformas aeroespaciales anticuadas y de las futuras plataformas espaciales ..."; **Dual Use Science & Technology**: "... estimular el desarrollo de tecnologías de doble uso que mejoren el acceso a las tecnologías comerciales y den lugar a sistemas de defensa *asequibles* ..."; **Advanced Materials for Weapons**

continuación indicamos de manera más específica el fin de cada uno de esos programas, tomado de la declaración de "Descripción de la misión" recogida en los presupuestos de los programas:

- **Defense Research Sciences**: "Este programa de investigación básica, gestionado por la Oficina de Investigación Científica de la Air Force (AFOSR), respalda los esfuerzos de la Air Force en la esfera de la investigación, que incluye investigaciones internas realizadas en laboratorios de la Air Force y actividades externas en instituciones académicas y en la industria. El elemento del programa financia investigación científica e ingeniería básicas de amplio espectro en tecnologías clave para la misión de la Air Force, como estructuras aeroespaciales, aerodinámica, materiales, propulsión, energía, electrónica, informática, energía dirigida, armas convencionales, ciencias de la vida y ciencias de la atmósfera y el espacio".[2702]

- **Materials*:*** "Este programa de investigación aplicada es la principal fuente de materiales y procesos avanzados para reducir los costos del ciclo de vida y mejorar el rendimiento de los sistemas actuales y futuros de la Air Force, hacerlos más asequibles, compatibles y fiables y darles mayor capacidad de supervivencia. Se desarrollan materiales y procesos estructurales, de propulsión y de subsistemas para su aplicación en aeronaves, misiles, naves espaciales, satélites y sistemas de lanzamiento. Se desarrollan materiales y procesos de protección electrónicos y ópticos, electromagnéticos avanzados y de láser para su aplicación en sistemas de protección de aeronaves, misiles, naves espaciales y personal de la Air Force. Se desarrollan métodos de evaluación de materiales no destructivos avanzados, datos de diseño de materiales, materiales de prevención de la contaminación, análisis de fallos materiales y métodos de reparación de materiales para mejorar el sostenimiento de los sistemas de la Air Force para los combatientes actuales y futuros".[2703]

- **Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies**: "Este programa de investigación aplicada determina la viabilidad técnica de las tecnologías de los vehículos aeroespaciales en aeromecánica, estructuras, control de vuelo, interfaz vehículo-piloto, subsistemas de vehículos y tecnologías de base aérea para reducir los costos del ciclo de vida y mejorar el rendimiento de los vehículos aeroespaciales tripulados y no tripulados actuales y futuros, así como el mantenimiento y la capacidad de supervivencia de las bases aéreas. Esos programas de tecnología reportan, entre otras cosas, lo siguiente: menor vulnerabilidad y mayor asequibilidad, fiabilidad, facilidad de mantenimiento y compatibilidad de los vehículos y

---

Systems: "La reducción del riesgo en las tecnologías de materiales hace que los sistemas de combate actuales y futuros sean más *asequibles*, compatibles y fiables y aumenta su capacidad de supervivencia y su rendimiento operativo"; **Flight Vehicle Technology**: "... tecnologías que mejoren el rendimiento, la fiabilidad, el mantenimiento y la compatibilidad al tiempo que aumenten la *asequibilidad* ..."; **Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo**: "... demostración de estructuras asequibles de vehículos aeroespaciales mediante la utilización de tecnologías de estructuras metálicas y compuestas innovadoras, con objeto de *reducir el costo* de propiedad de la estructura de la aeronave ..."; **Aerospace Propulsion and Power Technology**: "... desarrollo y demostración de componentes clave de alta presión de motores de turbinas *asequibles* ..."; **Flight Vehicle Technology Integration**: "... aporta tecnologías de vehículos aeroespaciales de eficacia probada para todo tipo de condiciones meteorológicas y operaciones diurnas o nocturnas, así como tecnologías para mejorar la *asequibilidad*"; **Industrial Preparedness/Manufacturing Technology**: "... El programa ManTech aporta *procesos y prácticas de reducción de costos* y nuevas capacidades de fabricación aplicables a los sistemas de armamento existentes y a los nuevos sistemas de armamento en fase de desarrollo". (sin cursivas en el original)

[2702] *Defense Research Sciences Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0601102F)*, CE - Prueba documental 419.

[2703] *Materials Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE #0602102F)*, CE - Prueba documental 420.

subsistemas aeroespaciales; mejor funcionamiento de las bases aéreas; y seguridad en el funcionamiento de los vehículos aeroespaciales en todo tipo de condiciones meteorológicas".[2704]

- **Aerospace Propulsion**: "Este programa de investigación aplicada desarrolla tecnologías de propulsión aerobia y tecnologías energéticas aeroespaciales. Se centra principalmente en motores de turbinas, estatorreactores bimodales, motores de ciclo combinado, combustibles, lubricantes y tecnologías energéticas aeroespaciales. ... Las tecnologías de sistemas de energía van dirigidas a eliminar los problemáticos sistemas hidráulicos centralizados sustituyéndolos por sistemas eléctricos de alta fiabilidad. Las mejoras de los correctores de potencia, los disipadores de calor y las fuentes de energía aumentarán la fiabilidad y reducirán el peso y los costos del ciclo de vida de manera significativa".[2705]

- **Aerospace Avionics/Aerospace Sensors**: "Este programa de investigación aplicada desarrolla la base tecnológica de los sensores aeroespaciales de la Air Force. Es preciso lograr avances en los sensores aeroespaciales para aumentar la efectividad de combate obteniendo capacidades de vigilancia, reconocimiento, precisión de disparo y guerra electrónica válidas en cualquier momento y en cualquier lugar para plataformas terrestres, aéreas y espaciales. Los avances en la tecnología de sensores aeroespaciales reducirán además los costos del ciclo de vida, facilitarán la modernización asequible de las plataformas aeroespaciales con muchos años de servicio y de las plataformas aeroespaciales futuras y protegerán frente a nuevos sistemas que constituyen una amenaza hostil. Para cubrir esas necesidades es preciso lograr avances simultáneamente en diversas disciplinas relacionadas entre sí, por ejemplo: sensores aéreos y espaciales (infrarrojos, radares, etc.); dispositivos electrónicos multifuncionales de gran potencia; técnicas de detección, clasificación y reconocimiento de objetivos; control de disparo; métodos de fusión de sensores; subsistemas de comunicación y navegación; y tecnologías de guerra electrónica".[2706]

- **Dual Use Science & Technology**: "Este programa permite a la Fuerza Aérea impulsar las inversiones de la rama de producción en tecnologías avanzadas que ofrecen ventajas tanto para ella misma como para la Fuerza Aérea. Uno de los objetivos del programa es establecer un instrumento para que la Fuerza Aérea estimule el desarrollo de tecnologías de doble uso que permitan un mayor acceso a las tecnologías comerciales y den lugar a sistemas de defensa asequibles que mantengan la superioridad en el campo de batalla. Un elemento clave del programa es el requisito de que la rama de producción y la Fuerza Aérea compartan los costos, lo cual refuerza el compromiso con la tarea de desarrollo. Los proyectos concretos se establecen mediante convocatorias anuales de concurso. Un segundo objetivo es utilizar, dentro del Programa de ciencia y tecnología de doble uso, el artículo 804 de la Ley de asignaciones a la defensa nacional para el ejercicio fiscal de 1997 (Competencia para realizar otras transacciones) para formar al personal científico y técnico de la Fuerza Aérea en prácticas de contratación comerciales o no tradicionales. Las esferas del desarrollo tecnológico contempladas incluyen los materiales avanzados y la fabricación, sensores asequibles, propulsión avanzada,

---

[2704] *Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602201F)*, CE - Prueba documental 421.

[2705] *Aerospace Propulsion Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602203F)*, CE - Prueba documental 422.

[2706] *Aerospace Avionics/Aerospace Sensors Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602204F)*, CE - Prueba documental 423.

eficiencia energética y del combustible, sistemas de información y comunicaciones y sostenimiento de los sistemas de armamento".[2707]

- **Advanced Materials for Weapons Systems**: "Este programa de desarrollo de tecnologías avanzadas comprende actividades de demostración de opciones de tecnología de materiales para su aplicación en los sistemas de armamento de la Air Force. El desarrollo de tecnologías de materiales para proteger a las tripulaciones aéreas y los sensores mediante láser de banda ancha frente a diversas amenazas es una prioridad importante para la Air Force. Las técnicas de inspección y evaluación no destructiva (NDI/E) para las aeronaves de combate, bombarderos y aeronaves de transporte son clave para los centros de logística y la flota operativa a medida que va aumentando la vida útil de esos sistemas. El programa proporciona datos clave para que los posibles usuarios tomen decisiones relacionadas con la ingeniería de los materiales estructurales y no estructurales para su uso en medios aéreos y espaciales. La reducción del riesgo en la tecnología de materiales hace que los sistemas de combate actuales y futuros sean más asequibles, compatibles y fiables y tengan mayor capacidad de supervivencia y un mejor rendimiento operativo".[2708]

- **Flight Vehicle Technology**: "Este programa de desarrollo de tecnologías avanzadas desarrolla y demuestra subsistemas de vehículos aeroespaciales avanzados, controles de aerodinámica/vuelo y tecnologías de interfaz vehículo/piloto para mejorar el rendimiento de los vehículos aeroespaciales, reducir la vulnerabilidad y reducir el apoyo logístico. Asimismo incluye demostraciones de tecnologías para los activos de las bases permanentes y de las bases que cuentan únicamente con las instalaciones esenciales, como el pavimento de los aeródromos, los sistemas de energía, la capacidad de supervivencia de las bases aéreas, la recuperación de bases aéreas, los sistemas de protección, la protección frente al fuego y el rescate en caso de colisión".[2709]

- **Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo**: "Este programa de desarrollo de tecnologías avanzadas desarrolla y realiza actividades de demostración de estructuras de vehículos aeroespaciales asequibles mediante la utilización de tecnologías de estructuras metálicas y de materiales compuestos para reducir el costo de propiedad de la estructura de la aeronave. Innovadores conceptos estructurales integran esos dos tipos de materiales con técnicas de diseño y supervisión para desarrollar y demostrar soluciones y reparaciones frente a la fatiga por corrosión, fatiga por daños dispersos y otros daños que suelen afectar a las aeronaves con muchos años de servicio. El objetivo del programa es desarrollar tecnologías que permitan restaurar la integridad estructural, ampliar la vida útil de los aparatos y mejorar la capacidad de supervivencia de la flota actual y de la flota futura de vehículos aeroespaciales tripulados y no tripulados. Con ello se logra que los sistemas aeroespaciales actuales y futuros necesiten menos mantenimiento y sean más duraderos y que sus estructuras sean más fiables. Se reducen así los costos de propiedad (al retrasar la adquisición y reducir los costos de apoyo y mantenimiento), se restablecen y mejoran los niveles de salida (gracias a su durabilidad, su tolerancia

[2707] *Dual Use Science & Technology Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0602805F)*, CE - Prueba documental 424.

[2708] *Advanced Materials for Weapons Systems Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603112F)*, CE - Prueba documental 425.

[2709] *Flight Vehicle Technology Budgets for FY 1993-FY 2006 (PE# 0603205F)*, CE - Prueba documental 426.

frente a daños y amenazas y su diseño orientado a la compatibilidad) y se reducen las posibilidades de ser detectado (tanto por radar como por rayos infrarrojos)".[2710]

- **Aerospace Propulsion and Power Technology**: "Este programa de desarrollo de tecnologías avanzadas se centra en el desarrollo y demostración de componentes clave de motores de turbinas de alta presión asequibles, diseños de motores aerobios avanzados, disipadores de calor elevado, combustibles térmicamente estables y tecnología energética para vehículos aeroespaciales".[2711]

- **Flight Vehicle Technology Integration**: "Este programa de desarrollo de tecnologías avanzadas consiste en la integración y demostración de tecnologías avanzadas de vehículos de vuelo que mejoren el rendimiento y la compatibilidad de los vehículos aeroespaciales tripulados y no tripulados actuales y futuros. La integración de niveles de sistemas aúna las tecnologías de vehículos aeroespaciales con los sistemas de aviónica, propulsión y armamento para su demostración en vuelo en un entorno operativo próximo al real. La integración y las demostraciones de prueba en vuelo reducen el riesgo y el tiempo necesario para trasladar tecnologías a aeronaves operativas. Este programa proporciona tecnologías de eficacia probada para vehículos aeroespaciales en todo tipo de condiciones meteorológicas y en operaciones diurnas o nocturnas, así como tecnologías que mejoran la asequibilidad".[2712]

- **RDT&E for Aging Aircraft**: "Este programa está compuesto por numerosas iniciativas que permitirán que las tecnologías necesarias obtenidas a través de la investigación de laboratorio y el desarrollo de tecnologías comerciales pasen a ser instrumentos o capacidades utilizables sobre el terreno. Los proyectos se centrarán en necesidades clave para la flota que lleva muchos años en servicio: corrosión, integridad estructural y mejora de métodos de inspección no destructiva".[2713]

- **Industrial Preparedness/Manufacturing Technology**: "El programa Manufacturing Technology (ManTech) es un programa institucional de la Air Force centrado en el establecimiento y la demostración de avances en tecnologías de procesos de fabricación, sistemas de ingeniería de fabricación y prácticas industriales. El programa permite trasladar esos avances al diseño de sistemas de armamento y a su desarrollo, adquisición y/o sostenimiento. Asimismo, da lugar a procesos y prácticas de reducción de costos y nuevas capacidades de fabricación aplicables a los sistemas actuales de armamento y los nuevos sistemas de armamento que se están desarrollando. El objetivo del programa es lograr que las tecnologías superiores que posibilitan misiones tengan un ciclo de vida asequible, ampliando el acceso a una base industrial capaz, responsable y multiusos con eficiencias comparables a las de las empresas de nivel mundial".[2714]

[2710] *Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603211F)*, CE - Prueba documental 427.

[2711] *Aerospace Propulsion and Power Technology Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603216F)*, CE - Prueba documental 428.

[2712] *Flight Vehicle Technology Integration Budgets for FY 1993-FY 2003 (PE# 0603245F)*, CE - Prueba documental 429.

[2713] *RDT&E for Aging Aircraft Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0605011F)*, CE - Prueba documental 430.

[2714] *Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, FY 1996-FY 2007 (PE# 0708011F for FY 1993, FY 1997-FY 2007; PE# 0603771F for FY 1996)*, CE - Prueba documental 431.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- **V-22/CV-22**: "Este elemento de programa financia el desarrollo de una aeronave de sustitución que satisfaga las necesidades de transporte intermedias del United States Marine Corps (USMC), así como las necesidades de operaciones especiales del United States Special Operations Command (USSOCOM). ... El CV-22 es una variante de las Special Operations Forces (SOF) de la aeronave multifunción V-22 de despegue vertical. El CV-22 aportará una capacidad clave para introducir, extraer y reabastecer fuerzas de operaciones especiales en territorios vedados o sensibles de la que carecen las aeronaves actuales. Esta aeronave se basará en la aeronave V-22 (configuración MV-22), a la que se añadirá un radar capaz de seguir la orografía del terreno, tanques de combustible, radios, lanzallamas y dispensadores de reflectores antirradar, receptores de alertas de radar y emisores perturbadores de radar y contramedidas infrarrojos (configuración CV-22 Block 0). La compra de los CV-22 empezará en el ejercicio fiscal 2004. Esta financiación de RDT&E es necesaria para continuar el desarrollo, la integración, las pruebas y la certificación de los componentes del sistema global de navegación aérea/gestión global del tráfico aéreo (GANS/GATM) que necesita el CV-22 para cumplir el documento de requisitos fundamentales de GANS/GATM".[2715]

- **F/A-18 Squadrons**: "... Es posible mejorar las capacidades del sistema de armamento del F/A-18 para ajustar e incorporar armamento nuevo o mejorado, así como avances tecnológicos que permitan responder de manera eficaz a amenazas futuras que estén empezando a manifestarse. Es necesario mantener la capacidad de desarrollo para optimizar con éxito las nuevas capacidades de los sistemas de armamento del F/A-18 en la Flota. Además, es preciso mejorar permanentemente la fiabilidad y las condiciones de mantenimiento para garantizar el máximo beneficio reduciendo los costos de propiedad e incrementar la disponibilidad".[2716]

- **Joint Strike Fighter**: "El programa Joint Strike Fighter (JSF) desarrollará y pondrá en funcionamiento una familia asequible y muy común de aeronaves de combate de próxima generación para la USN, el USMC, la USAF y aliados. El actual programa hace hincapié en facilitar el desarrollo de requisitos operativos conjuntos plenamente validados y asequibles, así como en la demostración de tecnologías y métodos de aprovechamiento de costos para reducir el riesgo antes de entrar en la fase de demostración de ingeniería y fabricación (E&MD) en el ejercicio fiscal 2001. Se trata de un programa conjunto sin personal adscrito. La Navy y la Air Force financiarán anualmente el programa a partes aproximadamente iguales. El Reino Unido es un socio colaborador en esta fase del programa, en el que también participan otros países".[2717]

- **C-17**: "El transporte aéreo aporta una flexibilidad esencial para responder rápidamente a imprevistos en cualquier lugar del mundo. Es un elemento fundamental para la estrategia de seguridad nacional de los Estados Unidos, y constituye el medio más eficaz de cubrir las necesidades de movilidad estadounidenses. Hace falta más capacidad de transporte aéreo para desplegar con rapidez fuerzas de combate en apoyo de objetivos nacionales. Las tareas específicas asociadas a las misiones de transporte aéreo incluyen el despliegue, utilización (operaciones tierra-aire y lanzamiento desde el aire), apoyo logístico, retroceso y redespliegue de combate. El C-17 puede llevar a cabo toda la gama de misiones de

[2715] *V-22 Budgets for FY 1994-FY 2007 (PE# 0604262N)*, CE - Prueba documental 433; *CV-22 Budgets for FY 2002-FY 2007 (PE# 0401318F)*, CE - Prueba documental 435.
[2716] *F/A-18 Squadrons Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0204136N)*, CE - Prueba documental 436.
[2717] *Joint Strike Fighter Budgets for FY 1995-FY 2003 (PE# 0603800F)*, CE - Prueba documental 437.

> transporte aéreo y está específicamente concebido para operar con eficacia y eficiencia en entornos estratégicos y en operaciones. El C-17 aumenta enormemente la capacidad de transporte aéreo general necesaria para sustituir y superar las capacidades perdidas a raíz de la retirada de la envejecida flota de C-141 del inventario de la Air Force. ... Los esfuerzos de RDT&E respaldan la mejora de la capacidad de producción y las mejoras del producto".[2718]

7.1148 Las Comunidades Europeas no niegan que, en el caso del DOD, la investigación y el desarrollo realizados tiene algún beneficio y uso para el DOD. Lo expuesto *supra* lo confirma. Sin embargo, de los 13 programas diferentes para "aeronaves en general" en litigio, parece que al menos dos tenían el objetivo explícito de llevar a cabo investigación y desarrollo "de doble uso". Se trata de: i) el programa Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F); y ii) el programa Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/ 0708011N). En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas aportan una breve visión de conjunto de todos los programas en litigio y luego analizan estos dos programas concretos -"DUS&T" y "ManTech"- de manera considerablemente detallada.[2719] Esos dos programas se financiaron mediante acuerdos de cooperación u otros acuerdos de reparto de costos.[2720]

7.1149 A continuación pasamos a examinar la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing. Los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo entre el DOD y Boeing difieren de los instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo con Boeing en lo que se refiere a la asignación de derechos de propiedad intelectual. Esto parece obedecer al hecho de que, en virtud de los instrumentos de asistencia, el "receptor" está obligado a contribuir con sus propios fondos a la investigación y el desarrollo con arreglo a un reparto de los costos. Mientras que la asignación de patentes es uniforme en todos los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del Gobierno de los Estados Unidos, la asignación de "derechos sobre los datos" difiere (en función del grado de reparto de los costos). Todo dato proporcionado en el marco de un contrato de *compra* en el ámbito de investigación y desarrollo financiado exclusivamente por el Gobierno es un "dato con derechos *ilimitados*". Esto significa que la licencia adquirida por el Gobierno de los Estados Unidos le confiere

---

[2718] *C-17 Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0604231F for FY 1993-FY 1997; PE# 0401130F for FY 1997-FY 2007)*, CE - Prueba documental 438.

[2719] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 724-749 ("Detalles adicionales sobre determinados elementos de programas RDT&E").

[2720] Véase, por ejemplo, *Department of Defense, Guidelines for Dual Use Science and Technology Program, Fiscal Year 2002*, CE - Prueba documental 484, diciembre de 2000, página 6 ("Los proyectos deben adjudicarse utilizando acuerdos de inversión en tecnología u 'otras transacciones' para prototipos. A menudo los derechos de propiedad intelectual son un escollo que impide que las empresas comerciales participen en programas de defensa. El instrumento (BAA) debe indicar claramente que los funcionarios encargados de los acuerdos tienen la máxima flexibilidad para negociar derechos de propiedad intelectual que sean adecuados para el programa. Se anima a los organismos a que negocien para el Gobierno el mínimo de derechos de propiedad intelectual que sea necesario para ejecutar el programa, lo cual podría dar lugar a la adjudicación de un acuerdo del tipo de 'otras transacciones'.) Véase igualmente la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 725 y 733 ("El proyecto de reinversiones en tecnología (TRP) adjudicó, sobre la base de un reparto de costos, fondos a proyectos dirigidos por la industria destinados a crear nuevas tecnologías de doble uso", y "Como en el caso del proyecto sobre reinversiones en tecnología, el DOD estableció el programa DUS&T con objeto de financiar conjuntamente con la rama de producción el desarrollo de tecnologías de doble uso ...").

Véase, por ejemplo, el programa Manufacturing Technology, 10 U.S.C. § 2521 (2003), CE - Prueba documental 445, página 6 ("Para cualquier donación otorgada o para cualquier contrato, acuerdo de cooperación u otra transacción celebrado sobre una base que no sea el reparto de costos por causa de una determinación formulada al amparo del subpárrafo (A), el expediente de transacción del proyecto en cuestión debe documentar la justificación de la determinación.")

"derechos ilimitados" a utilizar los datos técnicos "como le parezca conveniente, tanto dentro como fuera del Gobierno", es decir, a "utilizar, divulgar, reproducir, elaborar obras derivadas, distribuir copias al público e interpretar públicamente y exponer públicamente, de cualquier manera y para cualquier fin, y hacer que otros lo hagan".[2721] La cláusula típica de "Derechos ilimitados" establece lo siguiente:

> "A excepción de los datos técnicos o programas informáticos enumerados *infra*, todos los datos técnicos y programas informáticos que se entreguen en el marco del presente contrato se proporcionarán con derechos ilimitados, según se definen en la cláusula del artículo I de DFARS 252.227-7013.
>
> {sigue una lista de datos técnicos elaborados con cargo a gastos privados}"[2722]

7.1150 Sin embargo, en el caso de los instrumentos de *asistencia*, el Gobierno adquiere únicamente datos con "derechos limitados". En estas transacciones, el Gobierno en general "puede divulgar o revelar los datos fuera del ámbito del Gobierno *únicamente* para fines gubernamentales (derechos para fines gubernamentales)".[2723] El plazo de esos "derechos para fines gubernamentales" es negociable; se toma como base un período de cinco años, a reserva de negociación entre las partes.[2724] El reglamento del DOD establece que "{d}eberán negociarse períodos más largos cuando un período de cinco años no dé tiempo suficiente para aplicar los datos con fines comerciales ...".[2725] Durante el plazo de vigencia de los "derechos para fines gubernamentales", el Gobierno "no podrá utilizar para fines comerciales datos técnicos marcados con el rótulo de derechos para fines gubernamentales ni podrá autorizar a otras personas a hacerlo".[2726]

7.1151 Otra consideración pertinente es si las transacciones en litigio conllevan los elementos típicos de una compra de servicios. En este sentido, observamos que los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo entre el DOD y Boeing difieren de los instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo con Boeing en lo que se refiere al pago de honorarios o beneficios. Los instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo del DOD con Boeing no prevén honorarios ni beneficios. Es dable observar que todos los contratos de compra presentados al Grupo Especial prevén el pago de honorarios. La disposición § 22.205 del *Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD*[2727] ("Distinción entre asistencia y compra") explica que el pago de "honorarios o beneficios":

> "es compatible con una actividad cuyo fin principal es la adquisición de bienes y servicios para beneficio o uso directos del Gobierno de los Estados Unidos, no con una actividad cuyo fin principal es la asistencia". (§ 22.205(b))

7.1152 Por consiguiente, la disposición §22.205 del *Reglamento de donaciones y acuerdos del DOD* obliga a utilizar un contrato de compra, y no un instrumento de asistencia, en todos los casos en los que: i) deban pagarse honorarios o beneficios al receptor del instrumento, o ii) vaya a utilizarse el

---

[2721] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 350; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 64 y nota correspondiente.

[2722] *Air Force Contract F33615-91-C-5716 with Boeing regarding Design and Manufacturing of Low Cost Composite Fuselage*, 24 de julio de 1991, CE - Prueba documental 507, página 24.

[2723] 48 C.F.R. §§ 227.7100 - 227.7103-17, § 227.7103-4(a)(1), CE - Prueba documental 590 (sin cursivas en el original). Sin embargo, el Gobierno puede "utilizar, modificar, publicar, reproducir, interpretar, exponer o divulgar" esos datos financiados conjuntamente "dentro del Gobierno sin restricciones". *Ibid.*, § 227.7103-4(a)(1).

[2724] 48 C.F.R. § 227.7103-5(b)(2), CE - Prueba documental 590.

[2725] 48 C.F.R. § 227.7103-5(b)(2), CE - Prueba documental 590.

[2726] 48 C.F.R. § 227.7103-5(b)(4), CE - Prueba documental 590.

[2727] 32 C.F.R. § 22.205, Estados Unidos - Prueba documental 22.

instrumento para llevar a cabo un programa en el que sean necesarios honorarios o beneficios para lograr los objetivos del programa (§22.205(b)). En este mismo sentido, la parte 34 ("Prescripciones administrativas para las donaciones a organizaciones con fines de lucro y los acuerdos con dichas organizaciones") establece lo siguiente en § 34.18: "De conformidad con lo dispuesto en 32 C.F.R. 22.205(b), las donaciones y los acuerdos de cooperación: (a) No establecerán el pago de honorarios o beneficios al receptor. (b) No se utilizarán para llevar a cabo programas en los que sean necesarios honorarios o beneficios para lograr los objetivos del programa". El pago de honorarios o beneficios también está prohibido en los acuerdos de inversión en tecnología.[2728]

7.1153 Sobre la base de lo expuesto, al Grupo Especial le parece que los "instrumentos de asistencia" no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios", pero que aparentemente no hay motivos para considerar los "contratos de compra" del DOD como algo distinto de una "compra de servicios". Además, el Grupo Especial señala que la distinción entre los "contratos de compra" del DOD y sus "instrumentos de asistencia" no la ha establecido el propio Grupo Especial. En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos señalan a la atención del Grupo Especial el hecho de que hay dos categorías diferentes de transacciones entre el DOD y Boeing. Concretamente, los Estados Unidos señalan a la atención del Grupo Especial el hecho de que "{d}e conformidad con la legislación estadounidense en materia de contratación pública, algunos de esos instrumentos se denominan formalmente 'contratos', y otros, 'otras transacciones', 'acuerdos de cooperación' o 'acuerdos de inversión en tecnología'".[2729] Los Estados Unidos señalan que algunos de los "contratos" presentados por las Comunidades Europeas son "contratos de compra" y otros son "acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología u otras transacciones".[2730] Los Estados Unidos reconocen que los contratos de investigación y desarrollo se utilizan únicamente cuando el "objetivo principal" es la adquisición de suministros o servicios para "beneficio o uso directo" del Gobierno Federal, y que los "acuerdos" "a menudo tienen una cláusula que especifica que su objetivo principal no es la adquisición de bienes o servicios para uso directo del Gobierno de los Estados Unidos".[2731] El Grupo Especial ha planteado a las partes una serie de preguntas sobre esta distinción, y les ha pedido que expliquen las diferencias entre las dos categorías de transacciones.[2732] En respuesta a estas preguntas, las Comunidades Europeas argumentan en general que lo que importa "es el fondo de la transacción, no su forma"[2733], y que el Grupo Especial no debería guiarse por la "etiqueta" de las transacciones.[2734] Los Estados Unidos replican que "las CE no reconocen que el tipo de medio utilizado (esto es, acuerdo de cooperación, contrato de compra u otra transacción) determinará algunas de las características sustantivas del contrato".[2735] En el mismo sentido, en respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que el examen de los tipos de instrumento es "demasiado formalista" para servir de guía al análisis, los Estados Unidos indican que es "difícil conciliar esta posición con la opinión de las CE de que las condiciones de los contratos de investigación y desarrollo son

[2728] La disposición § 37.230 establece que, de conformidad con la disposición 32 C.F.R. 22.205(b), no podrá utilizarse un acuerdo de inversión en tecnología si algún participante va a recibir algún honorario o beneficio. Como se señala *infra*, en 32 C.F.R. 22.205(b) se establece que el pago de honorarios/beneficios "es compatible con una actividad *cuyo fin principal es la adquisición de bienes y servicios para beneficio o uso directos del Gobierno de los Estados Unidos*, y no con una actividad *cuyo fin principal es la asistencia*". (§ 22.205(b))

[2729] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 75.

[2730] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 91.

[2731] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 70.

[2732] Véanse las preguntas 19, 20, 151, 152, 154, 191, 192, 195, 197 y 321.

[2733] Véase, por ejemplo, la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 20 b).

[2734] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 154, párrafo 217.

[2735] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 20, párrafo 76.

pertinentes, ya que, de conformidad con el sistema de los Estados Unidos, el tipo de instrumento determina las cláusulas contractuales que es posible utilizar".[2736]

7.1154 A pesar de lo anterior, los Estados Unidos sostienen que todos los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD en litigio pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios", y las Comunidades Europeas argumentan que ninguno de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD en litigio puede caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Examinaremos *infra* algunos de los argumentos esgrimidos por las partes para respaldar sus respectivas posiciones.

7.1155 Los Estados Unidos argumentan que los instrumentos de asistencia del DOD en litigio pueden caracterizarse debidamente como verdaderas "compras de servicios" porque:

> "esos instrumentos se caracterizaban por comprometer a Boeing a un programa de investigación y desarrollo coordinado con arreglo a un plan de trabajo detallado. Esos acuerdos fijaban un calendario para la realización de la investigación y vinculaban los pagos al cumplimiento de las tareas requeridas. Los acuerdos especificaban que los costos se regirían por las mismas normas aplicables a los contratos, y que Boeing presentaría un informe final, así como informes trimestrales y otros informes consecutivos al cumplimiento de determinados objetivos de referencia".[2737]

7.1156 A juicio del Grupo Especial, es razonable suponer que en la mayor parte de los instrumentos -si no en todos ellos- que utilizan los gobiernos de todo el mundo para otorgar donaciones de investigación y desarrollo figuran condiciones y características jurídicas similares o idénticas. Por ejemplo, parece poco probable que un gobierno otorgue una donación para investigación y desarrollo a una empresa sin un plan acordado de trabajo o de investigación y desarrollo.[2738] El hecho de que las "condiciones de un acuerdo de cooperación sean de obligado cumplimiento, exigible incluso a través de los tribunales de los Estados Unidos, al igual que en el caso de los contratos"[2739], tampoco es sorprendente. En este sentido, observamos que los acuerdos de cooperación del Departamento de Comercio (DOC) -que los Estados Unidos reconocen que son "donaciones"- tienen características similares, si no idénticas. Entre otras cosas:

- como sucede con los acuerdos de cooperación del DOD, de conformidad con los acuerdos de cooperación del DOC (al igual que sucede con todos los contratos,

---

[2736] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 19, párrafo 75.

[2737] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 92.

[2738] Por ejemplo, observamos que ambas partes están de acuerdo en que las "becas de formación del Departamento de Trabajo para trabajadores del 787", que examinaremos *infra* en el presente informe, constituyen "donaciones" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Estas "donaciones" incluían un "plan de trabajo". Véase, por ejemplo, *Edmonds Community College Grant Notification*, CE - Prueba documental 622, página 1 ("Se aprueba la concesión al receptor, para este proyecto, de hasta 1.475.045 dólares, conforme a lo especificado en el plan de trabajo adjunto, con un incremento adicional de 725.045 dólares"). Véase igualmente la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 348 ("Es una práctica normal entre los gobiernos de todo el mundo dar ayudas para investigación y desarrollo sobre la base de contratos, lo cual no hace que tales contratos sean transacciones convencionales por las cuales la NASA compra servicios de investigación y desarrollo. Por ejemplo, la Comisión Europea concede financiación a consorcios de empresas de las CE dentro de su Programa Marco de investigación y desarrollo para cubrir una parte (y sólo una parte) de los costos de proyectos seleccionados a través de licitaciones. Estas ayudas se regulan mediante un contrato que establece obligaciones para ambas partes: las empresas están obligadas a realizar el trabajo, y la Comisión Europea a proporcionar la financiación.").

[2739] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20, párrafo 51.

acuerdos y donaciones de investigación y desarrollo del Gobierno de los Estados Unidos) el Gobierno de los Estados Unidos adquiere una licencia libre de regalías para utilizar cualquier patente desarrollada como resultado de la investigación y desarrollo[2740];

- como sucede con los acuerdos de cooperación del DOD, los acuerdos de cooperación del DOC son instrumentos jurídicamente vinculantes;

- como sucede con los acuerdos de cooperación del DOD, el DOC exige que los receptores realicen el trabajo descrito en un plan de trabajo acordado y no permite que el receptor modifique unilateralmente el alcance de la tarea[2741];

- como sucede con los acuerdos de cooperación del DOD, el DOC "vigila estrechamente la evolución del proyecto y mantiene una supervisión técnica y financiera adecuada del proyecto"[2742]; y

- como sucede con los acuerdos de cooperación del DOD, los acuerdos de cooperación del DOC exigen que los receptores proporcionen informes técnicos y de otro tipo.[2743]

7.1157 Ninguna de esas características hace que los acuerdos de cooperación del DOC sean "compras de servicios". Si es así, de ello se deduce necesariamente que esas mismas características no hacen que los acuerdos de cooperación y otros instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo del DOD con Boeing sean "compras de servicios".

7.1158 Al Grupo Especial no le convencen los argumentos generales de los Estados Unidos de que las tecnologías desarrolladas en el marco de los programas de investigación y desarrollo del DOD no son "tecnológicamente aplicables" a las aeronaves comerciales (por el hecho de que las aeronaves militares y las civiles tengan misiones diferentes y su sensibilidad a los costos sea diferente) ni "jurídicamente aplicables" a las aeronaves comerciales (por la decisión de Boeing de garantizar que el 787 "no se vea afectado por el ITAR").

7.1159 En lo tocante al primero de esos argumentos, consideramos que los Estados Unidos no han justificado su afirmación de que sólo una parte ínfima de la actividad de investigación y el desarrollo

---

[2740] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 784 ("El propio Gobierno de los Estados Unidos retiene algunos derechos en lo que respecta a la propiedad intelectual desarrollada con financiación del Programa de Tecnología Avanzada. Al igual que sucede con las renuncias/transferencias de patentes por la NASA y el DOD, el Gobierno de los Estados Unidos se reserva una licencia no exclusiva e intransferible para utilizar la invención por su cuenta. Tiene asimismo derechos de intervención").

[2741] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 377 ("El equipo de gestión del proyecto, que incluye un experto técnico y un experto comercial, es responsable de vigilar la evolución del proyecto y *garantizar que es acorde con la propuesta de proyecto*") (sin cursivas en el original). Véase igualmente la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 378 ("En determinadas circunstancias, puede ser necesario modificar el plan técnico de un proyecto en función de esa evolución. En esos casos, el equipo de gestión del proyecto se asegura de que los planes modificados sigan siendo acordes con las metas y objetivos aprobados de la propuesta de proyecto, y de valor igual al valor original del proyecto con respecto a los criterios de selección del programa de tecnologías avanzadas").

[2742] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 376. Véase igualmente la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 378 ("El equipo de gestión del proyecto revalúa continuamente la evolución de un proyecto para determinar cómo puede afectarle la evolución tecnológica o industrial y velar por que siga encaminado hacia una conclusión satisfactoria").

[2743] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 378 ("Además, las Condiciones Generales del programa de tecnologías avanzadas exigen que todos los receptores de adjudicaciones presenten trimestralmente informes de resultados técnicos y comerciales. El equipo de gestión del proyecto examina todos esos informes y hace un seguimiento permanente de la evolución de los proyectos").

realizada por Boeing en el marco de los programas de investigación y desarrollo del DOD en litigio era "tecnológicamente aplicable" a las aeronaves comerciales. Entre otras cosas, el argumento de los Estados Unidos de que la investigación financiada por el DOD sobre las aeronaves militares tiene por objeto cumplir funciones militares y no se ajusta bien a los diferentes imperativos comerciales de la producción de aeronaves comerciales (en cuanto a las prescripciones de la Administración Federal de Aviación (FAA) en materia de certificación/mantenimiento y eficiencia de la producción) pasa por alto el hecho de que al menos algunos de los programas del DOD, por ejemplo la Iniciativa de reducción del costo de la tecnología de fabricación de materiales compuestos relacionada con la tecnología avanzada de revestimiento multicintas, tenía el *objetivo explícito* de financiar trabajos de investigación y desarrollo para aplicarlos a aeronaves tanto civiles como militares, y hacía hincapié en el desarrollo de tecnologías de menor costo. En este sentido, recordamos también la explicación de los Estados Unidos de que hay una relación entre los "instrumentos de asistencia" y las tecnologías "de doble uso": según los Estados Unidos, la razón por la que Boeing y otras empresas convienen en celebrar acuerdos de cooperación basados en el reparto de costos con el DOD es el beneficio (o beneficio potencial) de la investigación y desarrollo *para sus propias actividades comerciales*. Por ejemplo, los Estados Unidos explican que "{h}ay algunas esferas en las que existen algunas pequeñas esferas de solapamiento que dan lugar a tecnologías 'de doble uso', pero en general en esas esferas el DOD trata de utilizar la *posible aplicación civil* para motivar a empresas comerciales a que contribuyan con sus recursos a fin de reducir el costo que entraña para el DOD la consecución de su objetivo militar".[2744] Los Estados Unidos explican en otro lugar que "cuando un organismo de contratación del DOD ve que la tecnología comprada tiene *aplicaciones directas adicionales*, trata de obtener la contribución del sector privado para desarrollar esa tecnología".[2745] Explican además que "el incentivo de la participación privada reside en la posibilidad de compartir el costo de desarrollar una tecnología de interés mutuo tanto para el contratista como para el Gobierno".[2746]

7.1160 Con respecto al segundo argumento, consideramos que los Estados Unidos no han justificado su afirmación de que el *Reglamento sobre el tráfico internacional de armas ("ITAR")* hace que en la práctica a Boeing le resulte imposible utilizar en las LCA nada de la investigación y el desarrollo realizados en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD. Entre otras cosas, aunque aceptamos la afirmación de los Estados Unidos de que el ITAR restringe la capacidad de Boeing de utilizar en sus aeronaves civiles determinada labor de investigación y desarrollo realizada para el DOD, y aunque aceptamos que Boeing cumple el ITAR en general y que adoptó medidas para garantizar que el 787 "no se vea afectado por el ITAR", y aunque también aceptamos que la situación en cuanto al alcance y la cobertura del ITAR no está del todo clara, los Estados Unidos no han explicado cómo pueden conciliarse sus afirmaciones sobre el ITAR con el hecho de que algunos de los trabajos de investigación y desarrollo financiados por el DOD -incluidos los llevados a cabo por Boeing de conformidad con instrumentos de asistencia concertados en el marco de los programas ManTech y DUS&T, sujetos al ITAR- tenían el *objetivo explícito* de ser aplicados en aeronaves civiles.

7.1161 Las Comunidades Europeas han presentado una serie de argumentos sobre por qué, a su juicio, los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como verdaderas "compras de servicios".

7.1162 Las Comunidades Europeas argumentan que los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque en realidad "están relacionados con la compra de bienes por el DOD", a saber, las aeronaves militares y otros sistemas de defensa comprados en última instancia por el DOD.[2747] Este argumento no

[2744] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 208, párrafo 266 (sin cursivas en el original).
[2745] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 132 (sin cursivas en el original).
[2746] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 119 y párrafo 112.
[2747] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 454.

convence al Grupo Especial. Aunque aceptamos que las aeronaves militares que Boeing produce para el DOD son bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y aunque está claro que los contratos de investigación y desarrollo están "relacionados" con esos bienes, no vemos cómo se deduce de ello que esos mismos contratos pueden caracterizarse debidamente como "compras de bienes". La mayor parte de la investigación y desarrollo está relacionada directa o indirectamente de alguna manera con el desarrollo de nuevos productos. Sin embargo, los "Servicios de investigación y desarrollo", incluidos los servicios de investigación y desarrollo en la esfera de las ciencias naturales, también son uno de los sectores en relación con los cuales los Miembros de la OMC pueden contraer compromisos en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, lo que indica que se trata de "servicios" a los efectos del AGCS. La Clasificación Provisional Central de Productos de las Naciones Unidas clasifica de manera similar "Investigación y desarrollo", y los regímenes nacionales de contratación pública también suelen clasificar este concepto como un "servicio". Por ejemplo, en el régimen de contratación pública del Gobierno de los Estados Unidos "Investigación y desarrollo" es un servicio comprendido en el Código A de la Clasificación Federal de Servicios, que luego se divide en subcódigos en función de la esfera de investigación. Análogamente, las Comunidades Europeas tratan la investigación y desarrollo como un "servicio" en la división 73 de su "Vocabulario común de contratos públicos".[2748]

7.1163 Las Comunidades Europeas argumentan que hay cierta artificialidad en la manera como el DOD financia las actividades de investigación y desarrollo:

> "El DOD no se limita a pagar un precio de compra por sus bienes, sino que primero paga la investigación y desarrollo a través de sus presupuestos de RDT&E, y luego sufraga los costos de adquisición a través de sus presupuestos de compra. En teoría, podría reconstruirse un precio total de compra de los bienes adquiridos por el DOD sumando las cantidades que paga el DOD a través de sus presupuestos de RDT&E y de compra."[2749]

7.1164 Consideramos que las Comunidades Europeas podían haber formulado su argumento en términos de "precio de compra total" pagado a Boeing por la aeronave adquirida, y tenían la posibilidad de aportar pruebas de que este "precio de compra total" era más elevado que el "precio de compra total" que pagaría un comprador comercial (por ejemplo, una línea aérea) por un producto similar (como una LCA). De este modo, las Comunidades Europeas podrían haberse referido a la transacción "en sentido amplio", en vez de centrarse estrictamente en los contratos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing. Si las Comunidades Europeas hubiesen presentado ese tipo de análisis, el Grupo Especial podría haber constatado la existencia de una contribución financiera en forma de "compra de bienes" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Sin embargo, las Comunidades Europeas no propusieron este análisis. Entre otras cosas, el Grupo Especial no dispone de pruebas sobre el "precio de compra total" que paga el DOD a Boeing. En vez de ello, las Comunidades Europeas se han centrado más estrictamente en los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados por el DOD a Boeing con arreglo a los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo.

7.1165 Las Comunidades Europeas también argumentan que los contratos de investigación y desarrollo del DOD no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque el DOD traslada recursos monetarios a Boeing "con el fin de llevar a cabo investigación y desarrollo de doble uso".[2750] A nuestro juicio, si los contratos de investigación y desarrollo del DOD entre el DOD y Boeing tuviesen el fin de llevar a cabo investigación y desarrollo "de doble uso", ello podría servir de base para constatar que esos contratos de compra no pueden caracterizarse debidamente

[2748] Véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 95; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 116, párrafo 51.

[2749] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 475 y 476.

[2750] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 453.

como "compras de servicios". Sin embargo, como hemos señalado *supra*, al parecer sólo 2 de los 23 programas de investigación y desarrollo en litigio en la presente diferencia -los programas DUS&T y ManTech- tenían el fin declarado de financiar investigación y desarrollo "de doble uso" (y, como también se ha indicado *supra*, es de observar que, como consecuencia de ello, ambos programas se financiaron fundamentalmente, si no exclusivamente, a través de acuerdos de cooperación u otros "instrumentos de asistencia" basados en el reparto de costos).

7.1166 Las Comunidades Europeas argumentan además que los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque "los contratos de RDT&E del DOD no contienen los elementos típicos de una compra". A este respecto, las Comunidades Europeas argumentan entre otras cosas que, según los acuerdos de cooperación celebrados con Boeing, "de conformidad con los acuerdos, Boeing no obtiene beneficios, mientras que en una típica transacción de 'compra' el vendedor espera indudablemente obtener un beneficio".[2751] Como se indica *supra*, los elementos "atípicos" que subrayan las Comunidades Europeas no se encuentran en los contratos de compra; se encuentran, en cambio, en los acuerdos de cooperación y otros instrumentos de asistencia. Por consiguiente, este argumento no debilita en modo alguno, sino que aparentemente refuerza, la conclusión de que los contratos de compra del DOD en litigio son "compras de servicios" y de que los instrumentos de asistencia del DOD no son compras de servicios.

7.1167 Según las Comunidades Europeas, los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque "Boeing no ofrece tales servicios de investigación y desarrollo a nadie más que a la NASA y el DOD". Aceptamos la afirmación fáctica de las Comunidades Europeas de que Boeing no ofrece servicios de investigación y desarrollo similares a entidades comerciales en el mercado, y no creemos que los Estados Unidos hayan refutado adecuadamente esta afirmación fáctica.[2752] Sin embargo, no vemos cómo esto puede ser pertinente para la cuestión de si los contratos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Parece claro que hay ciertos "servicios" que los gobiernos "compran", y que no compran otras entidades que no sean los gobiernos. Esto no pone en entredicho que se trate de "compras de servicios".

7.1168 Las Comunidades Europeas argumentan que los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque los "contratos de RDT&E del DOD no afectan exclusivamente al comercio de servicios", sino que "afectan al comercio de bienes".[2753] A nuestro juicio, el problema de este argumento es que introduce en el análisis del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 consideraciones que se refieren a un paso posterior del análisis, en este caso el análisis de los "efectos" de la subvención de conformidad con los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. El grado en el que las medidas impugnadas en la presente diferencia afectan al comercio de bienes -es decir, "el efecto de la subvención"- es la cuestión que se plantea en el contexto del análisis del perjuicio grave en el marco de los artículos 5 y 6. Para constatar que los contratos de

[2751] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c); y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 a), párrafo 75.

[2752] Los Estados Unidos afirman que en realidad Boeing ofrece determinados "servicios" a clientes que no son el Gobierno, "por ejemplo servicios de financiación y servicios de solución de problemas y asistencia al cliente durante el ciclo de vida del producto". Para respaldar esta afirmación, los Estados Unidos citan un informe anual de la empresa Boeing y un apartado del sitio Web de Boeing que describe determinados servicios de "solución de problemas y asistencia al cliente durante el ciclo de vida del producto" que ofrece Boeing a sus "clientes del sector de la aviación y el transporte". Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15, párrafos 63 y 65. Sin embargo, los Estados Unidos no niegan las afirmaciones de las Comunidades Europeas de que Boeing no ofrece "servicios de investigación y desarrollo relacionados con las LCA" a nadie más que la NASA y el DOD, y/o que Boeing no se ha anunciado como proveedor de servicios de "investigación y desarrollo relacionados con las LCA" en el mercado.

[2753] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 15 c), párrafo 66.

compra en el ámbito de investigación y desarrollo del DOD con Boeing otorgan una "contribución financiera" haciendo referencia a su *efecto* en el comercio de bienes, el Grupo Especial tendría esencialmente que formular una constatación sobre el "efecto de la subvención" (es decir, el grado en el que las medidas del DOD y otras medidas federales afectan al comercio de bienes es la cuestión controvertida en el marco de los artículos 5 y 6) y luego, sobre la base de dicha constatación, llegar a la conclusión de que hay una contribución financiera.

7.1169 Según argumentan las Comunidades Europeas, lo que importa "es el fondo de la transacción, no su forma"[2754], y "la manera en la que el derecho interno de un Miembro de la OMC clasifica una transacción no puede, por sí misma, ser determinante a los efectos de aplicar una disposición de los Acuerdos de la OMC abarcados".[2755] Es difícil no estar de acuerdo con ambas afirmaciones. Y porque estamos de acuerdo con ambas hemos ido más allá de las meras "etiquetas" de las transacciones y hemos examinado en detalle las diferentes características sustantivas de esos contratos y acuerdos, tal y como se reflejan, entre otras cosas, en las leyes y reglamentos de los Estados Unidos y en los propios contratos y acuerdos. La conclusión alcanzada es que hay significativas diferencias sustantivas entre los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo del DOD y los instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo del DOD con Boeing. No se trata de un análisis que se base en la etiqueta "contrato"; nuestro análisis va más allá de la etiqueta o forma de las transacciones.

7.1170 Por último, las Comunidades Europeas argumentan que los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" porque los "contratos de RDT&E del DOD han ayudado a Boeing a desarrollar tecnología que utiliza para sus LCA".[2756] Como cuestión inicial, consideramos que este argumento está inextricablemente ligado a la asignación de los derechos de propiedad intelectual prevista en los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo en litigio, y en realidad se refiere a tal asignación. Es decir, la razón por la que Boeing puede utilizar la tecnología desarrollada en el marco de los contratos de investigación y desarrollo del DOD para sus LCA es que, en el marco de esos contratos y acuerdos de investigación y desarrollo, Boeing se queda con determinados derechos de propiedad intelectual. Si el DOD adquiriese todos los derechos de propiedad intelectual sobre los resultados de la investigación y desarrollo, Boeing no podría utilizar los resultados para ningún fin. Por consiguiente, esto equivale a argumentar que los contratos de investigación y desarrollo del DOD en litigio no pueden caracterizarse como compras de servicios debido a la asignación de los derechos de propiedad intelectual prevista en los contratos.

7.1171 Por las razones expuestas *supra*, el Grupo Especial considera que la cuestión de si una transacción puede o no caracterizarse debidamente como "compra de servicios" depende de si la labor realizada fue o no principalmente para beneficio o uso del Gobierno (o terceros no vinculados), o bien principalmente para beneficio o uso del propio "vendedor" de "servicios". Las pruebas relativas a la investigación y desarrollo aeronáuticos del DOD, examinadas *supra*, llevan a la conclusión de que la labor realizada por Boeing en el marco de sus contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos con el DOD fue principalmente para beneficio y uso del DOD, y por tanto puede caracterizarse debidamente como "compra de servicios". Por consiguiente, el Grupo Especial constata que los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing de conformidad con los contratos del DOD no son

[2754] Véase, por ejemplo, la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 20 b).

[2755] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafos 56 y 65; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Examen por extinción relativo al acero resistente a la corrosión*, nota 87 al párrafo 87. Véase igualmente el informe del Grupo Especial, *India - Derechos de importación adicionales*, nota 320 ("estaríamos de acuerdo en que la finalidad declarada en la legislación de un Miembro no es determinante, por sí misma, a efectos de la OMC. No obstante, es un elemento fáctico pertinente que podemos examinar junto con otros para llegar a una conclusión general ...") y párrafo 7.32.

[2756] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 457.

contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Sin embargo, las pruebas demuestran que la labor realizada por Boeing en el marco de sus "instrumentos de asistencia" de investigación y desarrollo aeronáuticos con el DOD fueron principalmente para beneficio y uso de la propia Boeing. En consecuencia, el Grupo Especial concluye que los acuerdos de investigación y desarrollo del DOD (es decir, los "instrumentos de asistencia") con Boeing no pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios". Por tanto, el Grupo Especial constata que los pagos realizados a Boeing en el marco de esos acuerdos están abarcados por el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC como transferencias directas de fondos.[2757] El Grupo Especial constata asimismo que el acceso a las instalaciones del DOD otorgado a Boeing de conformidad con dichos acuerdos constituye un suministro de bienes o servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) La cuestión de si hay un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1172 En lo concerniente a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas argumentan que las "subvenciones" del DOD otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing. Más concretamente, las Comunidades Europeas argumentan que: i) las contribuciones financieras "están relacionadas con la producción de todas las LCA de Boeing"; ii) las contribuciones financieras "otorgan a la división de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado"; iii) "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio" de la financiación y el apoyo y "no ha estado obligada a reembolsar al Gobierno de los Estados Unidos ninguno de los consiguientes beneficios comerciales"; iv) Boeing ha obtenido valiosos "conocimientos y experiencias" de la investigación y desarrollo aeronáuticos y v) es "un axioma que esa financiación y apoyo a la investigación y desarrollo que reportan beneficios comerciales a cambio de nada no pueden obtenerse en el mercado".[2758]

7.1173 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que los contratos de RDT&E del DOD con Boeing no otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Las Comunidades Europeas alegan, entre otras cosas, que "la cuestión clave es que Boeing se queda con los resultados de la investigación y desarrollo y la tecnología derivada de esa investigación y desarrollo para utilizarlos en sus divisiones civiles y militares sin una retribución adecuada al DOD por su valor comercial".[2759]

7.1174 Las Comunidades Europeas comparan a continuación el modo en el que el DOD financia directamente la labor de investigación y desarrollo con el modo en el que los compradores comerciales de aeronaves civiles (por ejemplo, las líneas aéreas) financian indirectamente esa labor. Según las Comunidades Europeas, en el mercado comercial el costo de los trabajos de investigación y desarrollo que se aplican directamente al desarrollo o la creación de un producto concreto está generalmente vinculado al costo de ese producto. En otras palabras, los trabajos de investigación y desarrollo utilizados directamente para el desarrollo de una aeronave militar se recuperarían a través del precio de la aeronave militar, y los directamente utilizados para el desarrollo de una aeronave comercial se recuperarían a través del precio de la aeronave comercial. Las Comunidades Europeas argumentan que la práctica del DOD, sin embargo, se desvía de este criterio comercial: el DOD no se limita a pagar un precio de compra por sus bienes, sino que primero paga la investigación y desarrollo a través de sus presupuestos de RDT&E, y luego paga los costos de adquisición a través de sus

[2757] Como en el caso de la NASA, no aceptamos que esos pagos del DOD a Boeing constituyan un caso claro de "donación".
[2758] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 764-766.
[2759] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 474.

presupuestos de compra. En teoría, se podría reconstruir un precio de compra de los bienes que adquiere el DOD sumando las cantidades que paga el DOD a través de sus presupuestos de RDT&E y de compra.[2760]

7.1175 A continuación, las Comunidades Europeas argumentan que "{l}as abrumadoras pruebas ya examinadas *supra* y analizadas en la primera comunicación escrita de las CE muestran que Boeing efectivamente utiliza los resultados de los trabajos de investigación y desarrollo financiados a través del programa RDT&E del DOD para desarrollar sus LCA. Sin embargo, el DOD no recupera la financiación y la ayuda para RDT&E correspondientes a las LCA de Boeing, y por tanto otorga un beneficio a la división de LCA de Boeing".[2761]

7.1176 Además, las Comunidades Europeas argumentan que "una entidad comercial que paga investigación y desarrollo se queda con todos los derechos sobre las tecnologías que se derivan de esa investigación y desarrollo", y que, si "la entidad que lleva a cabo la labor de investigación y desarrollo desea utilizarla de ese modo, está obligada a negociar la concesión de algún tipo de derechos de licencia de la entidad que la paga, con lo que se garantiza que la entidad que paga recupere el valor del trabajo de investigación y desarrollo utilizado para otro fin por la entidad que lo realiza".[2762] Las Comunidades Europeas hacen referencia[2763] a un artículo relativo a los derechos de propiedad intelectual y las investigaciones sobre células madre[2764] y a una declaración de Regina Dieu, Asesor Letrado del Departamento Jurídico de Contratación Industrial de Airbus SAS, en la que se dice que, cuando Airbus financia un proyecto de investigación y desarrollo, tiene exclusiva y únicamente la titularidad de todos y cada uno de los derechos de propiedad intelectual generados o adquiridos en relación con la ejecución del proyecto de investigación y desarrollo y durante éste.[2765] Las Comunidades Europeas aluden asimismo a la política de resarcimiento del DOD anterior a junio de 1992 como prueba de un punto de referencia de conformidad con el cual, en palabras del propio reglamento de resarcimiento del DOD, el Departamento de Defensa tenía la intención de "recuperar una parte justa de su inversión en costos no recurrentes relacionados con los productos y/o un precio justo por su contribución al desarrollo de la tecnología conexa, cuando se vendan los productos y/o se transfiera tecnología".[2766]

Argumentos de los Estados Unidos

7.1177 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que, aunque el Grupo Especial constatase que los pagos realizados a Boeing en el marco de los contratos de investigación y desarrollo constituyen una contribución financiera abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1, las Comunidades Europeas no han satisfecho la carga de la prueba que les corresponde en relación con la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[2767]

7.1178 En primer lugar, los Estados Unidos responden al argumento de las Comunidades Europeas de que Boeing no "paga" nada al DOD a cambio de la financiación de RDT&E.[2768] Los Estados Unidos argumentan que, independientemente de que se trate de un acuerdo o un contrato de investigación y desarrollo, cuando Boeing investiga para el Gobierno "paga" al DOD un valor acorde con los fondos gastados: pone a los científicos de Boeing a disposición del DOD para llevar a cabo

[2760] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 475 y 476.
[2761] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 477.
[2762] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 483.
[2763] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 376.
[2764] *Sean M. O'Connor, "Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?", 39 New Eng. L. Rev. 665 (2005)*, CE - Prueba documental 1212, página 669.
[2765] Declaración de Regina Dieu, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1178.
[2766] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 479.
[2767] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 100.
[2768] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 101-103.

investigaciones diseñadas por el DOD; informa periódicamente sobre los resultados y hace presentaciones, formando al personal del DOD sobre el resultado del trabajo; y los derechos del DOD sobre las patentes y los datos significan que si otro contratista en un proyecto posterior del Gobierno (bien sea con el DOD o con cualquier otro organismo del Gobierno) necesita hacer uso de la tecnología o los datos, puede hacerlo sin realizar ningún pago ni tener que recibir un permiso de Boeing. Por consiguiente, es totalmente falso afirmar que Boeing no paga nada a cambio de la financiación del Gobierno.[2769]

7.1179 Los Estados Unidos argumentan a continuación que el DOD se asegura de no pagar más que una "remuneración adecuada" por sus compras en los contratos de RDT&E en litigio en la presente diferencia reembolsando al contratista -Boeing- sólo lo suficiente para cubrir los costos en los que realmente incurre Boeing al realizar las actividades de investigación objeto del contrato, junto a un margen de beneficio razonable.[2770] En el contexto de su análisis de la cuantía del beneficio pagado en el marco de los contratos del DOD, los Estados Unidos señalan que "los acuerdos no permiten el pago de honorarios", y que en los acuerdos de cooperación, otras transacciones y acuerdos de inversión en tecnología, "el incentivo a la participación privada es la posibilidad de compartir el costo de desarrollar una tecnología de interés mutuo para el contratista y para el Gobierno".[2771]

7.1180 Los Estados Unidos concluyen abordando la pertinencia de los posibles efectos indirectos de la investigación y desarrollo del DOD en la división de LCA de Boeing. Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas concluyen su argumento sobre el beneficio con un "axioma", a saber, que las compras de investigación y desarrollo del DOD, "que reportan beneficios comerciales a cambio de nada, no pueden obtenerse en el mercado". También este "axioma" es falso. En su división de aviación civil, Boeing también lleva a cabo una investigación destinada al desarrollo de nuevos productos. Recupera el costo de esa investigación a través de los beneficios obtenidos de la venta de aeronaves a los clientes, que financian la investigación en todo sentido. A veces la tecnología desarrollada en esta labor tiene aplicaciones militares. Sin embargo, esos clientes no insisten en que Boeing les reembolse cuando utiliza tecnología civil en productos militares, sino que reconocen que ese tipo de aporte indirecto de conocimientos es una consecuencia natural de una relación comercial. Por tanto, aunque un contrato de RDT&E del DOD diese lugar a una tecnología de verdadero doble uso, y las leyes estadounidenses en materia de exportación no impidiesen su uso en LCA, ese raro ejemplo de tal sinergia entre lo militar y lo civil tendría un carácter completamente comercial.

7.1181 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que, aunque el Grupo Especial constatase que los pagos realizados a Boeing en el marco de los contratos de investigación y desarrollo constituyen una contribución financiera abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1, dichos pagos no otorgaron un beneficio porque "cualquier pago a Boeing no fue sino una remuneración adecuada por lo que hizo Boeing, lo cual, de acuerdo con el análisis formulado en el apartado d) del artículo 14, demuestra que los pagos no otorgan un beneficio".[2772] A continuación responden a varios argumentos presentados por las Comunidades Europeas en su declaración oral en la primera reunión con el Grupo Especial. En lo que respecta a la anterior política de "resarcimiento"

[2769] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 103.
[2770] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 104, 105 y 108-115.
[2771] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 119 y párrafo 112.
[2772] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 37. En el párrafo 107 de su primera comunicación escrita, los Estados Unidos observan, en relación con el apartado d) del artículo 14, que "este criterio para medir un beneficio abarca únicamente la compra de un bien o el suministro de un bien o servicio por el Gobierno, con lo que se pone de relieve que la compra de un servicio, como investigación y desarrollo, no es una contribución financiera para la que sea preciso determinar un beneficio. Sin embargo, si a efectos de argumentación se supusiese que los contratos de RDT&E del DOD constituyen contribuciones financieras, el criterio establecido en el apartado d) del artículo 14 constituiría un contexto útil para confirmar que no hubo beneficio, habida cuenta de que Boeing no recibió más que una remuneración adecuada por su trabajo".

del DOD, los Estados Unidos reiteran su argumento inicial de que las Comunidades Europeas interpretan erróneamente lo que abarcaba dicha política, y que "la política que se aplicaba anteriormente no tenía el efecto que dicen las Comunidades Europeas". Los Estados Unidos añaden que lo más importante es que durante el período abarcado por las alegaciones de las Comunidades Europeas el DOD utilizó acuerdos de contribución a los costos (acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología y otras transacciones) para exigir a los contratistas que hicieran una contribución inicial a toda investigación con aplicabilidad más allá de lo requerido directamente por el DOD. Por consiguiente, no era necesario intentar "recuperar" dinero de transacciones comerciales posteriores. Por el contrario, "{c}uando el DOD percibe que un proyecto es útil para el DOD y para Boeing, exige que la empresa comparta los costos del proyecto".[2773]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

Los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing a través de los instrumentos de asistencia del DOD

7.1182 Es un hecho bien establecido que una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC si las condiciones de la contribución financiera son más favorables que las que el receptor hubiera podido obtener en el mercado.[2774] Por consiguiente, para determinar si las contribuciones financieras concedidas a Boeing en el marco de los instrumentos de asistencia del DOD otorgan a Boeing un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 el Grupo Especial debe empezar recordando cuáles son las *condiciones* de esas contribuciones financieras. Sólo entonces podrá el Grupo Especial comparar *esas* condiciones con las condiciones de una transacción del mercado.

7.1183 Como ya ha concluido *supra* el Grupo Especial en su análisis de la existencia de una contribución financiera, el DOD ha realizado pagos a Boeing y le ha otorgado acceso a instalaciones del DOD *a condición de que Boeing realice trabajos de investigación y desarrollo aeronáuticos que sean principalmente para beneficio y uso de Boeing*, y no principalmente para beneficio y uso del Gobierno de los Estados Unidos (o terceros no vinculados). Aunque los acuerdos de investigación y desarrollo contienen, desde luego, muchas otras condiciones (por ejemplo, los contratos y acuerdos contienen o incluyen mediante referencia numerosas cláusulas tipo que regulan asuntos varios), esta es, a juicio del Grupo Especial, la "condición" clave por la que se conceden las contribuciones financieras, a saber, que Boeing utilice los pagos y el acceso a las instalaciones que le concede el DOD con el fin de realizar tareas de investigación y desarrollo aeronáuticos que sean principalmente para beneficio y uso de la propia Boeing. El Grupo Especial ha concluido *supra* que una transacción en la que la labor realizada es principalmente para beneficio y uso del "vendedor" no puede caracterizarse debidamente como una "compra de servicios".

7.1184 En el presente caso, ambas partes están de acuerdo en que, con respecto a las contribuciones financieras que recibe Boeing en el marco de los programas de investigación y desarrollo del DOD, "el punto de referencia de mercado pertinente residiría en las condiciones de una transacción comercial en la que una entidad paga a otra para que lleve a cabo investigación y desarrollo".[2775] La cuestión es por tanto si en una "transacción comercial" una entidad pagaría a otra para que llevase a cabo investigación y desarrollo en esas condiciones, es decir, con la condición de que la entidad que recibe las contribuciones financieras lleve a cabo investigación y desarrollo que sean principalmente para beneficio y uso de la entidad que recibe el pago. El Grupo Especial considera que ninguna entidad comercial, es decir, ninguna entidad privada que actúe con arreglo a consideraciones

[2773] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 42 y 43.
[2774] Véanse los párrafos 7.30 y 7.31 del presente informe.
[2775] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 21, párrafo 76; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 136, párrafo 85.

comerciales, haría pagos (y daría acceso a sus instalaciones y personal) a otra entidad comercial a condición de que esa otra entidad llevase a cabo actividades de investigación y desarrollo principalmente para beneficio y uso de esa otra entidad. Como mínimo, cabe esperar que se exigiera algún tipo de regalía o reembolso en el caso de que las contribuciones financieras se concedieran con arreglo a esas condiciones. Por consiguiente, en lo que se refiere a las contribuciones financieras otorgadas por el DOD a Boeing que se otorgaron en esas condiciones, consideramos que no era necesario que las Comunidades Europeas presentasen pruebas que sirvieran de referencia relativas a los términos y condiciones de una determinada financiación de investigación y desarrollo basada en el mercado para establecer, al menos con carácter de presunción, que esas transacciones del DOD otorgaban un beneficio a Boeing. En cambio, correspondería a los Estados Unidos, si deseasen refutar esta presunción, identificar ejemplos de transacciones en las que entidades comerciales hayan pagado a otras entidades comerciales para llevar a cabo investigación y desarrollo en esas mismas condiciones, es decir, llevar a cabo investigación y desarrollo principalmente para beneficio o uso de la entidad que recibe la financiación. Los Estados Unidos no han aportado pruebas ni ejemplos de transacciones comerciales en las que una entidad pague a otra entidad para que lleve a cabo investigación y desarrollo principalmente para beneficio y uso de la entidad que recibe la financiación.

7.1185 Por consiguiente, el Grupo Especial constata que las contribuciones financieras aportadas a Boeing en el marco de sus instrumentos de asistencia para investigación y desarrollo aeronáuticos con el DOD otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

> Los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing en el marco de los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo

7.1186 Habiendo constatado que esas transacciones no otorgan una contribución financiera a Boeing que esté abarcada por el párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, no es necesario que el Grupo Especial aborde la cuestión de si esas supuestas contribuciones financieras otorgan o no un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1187 Por esas razones, el Grupo Especial concluye que los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing en el marco de los instrumentos de asistencia se conceden en condiciones que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A la luz de su conclusión de que los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing en el marco de los contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo pueden caracterizarse debidamente como "compras de servicios" que no están comprendidas en el alcance del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial no formula ninguna constatación sobre si los diferentes conjuntos de condiciones con que se conceden las supuestas contribuciones financieras otorgan un beneficio.

7.1188 Por esas razones, constatamos que algunos de los pagos y acceso a las instalaciones que el DOD concedió a Boeing a través de los 23 programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1189 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que "el Programa de RDT&E del DOD" es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC o, subsidiariamente, específico *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2

del Acuerdo SMC.[2776] Las Comunidades Europeas argumentan que los programas son específicos *de jure* en virtud del objeto de la investigación. Más concretamente, argumentan que "el Programa de RDT&E financia únicamente a las empresas de las industrias de investigación aeroespacial y de defensa que son capaces de realizar determinadas actividades, a saber: 1) investigación básica; 2) investigación aplicada; 3) desarrollo de tecnologías avanzadas; 4) desarrollo de componentes avanzados y prototipos; 5) desarrollo y demostración de sistemas; 6) apoyo a la gestión de RDT&E; y 7) desarrollo de sistemas operativos".[2777] Según las Comunidades Europeas, esas "actividades sólo las puede realizar un número reducido de empresas", y el "Programa de RDT&E del DOD" está "limitado explícitamente a las empresas de la industria de defensa de los Estados Unidos capaces de realizar estas actividades especializadas".[2778] Las Comunidades Europeas alegan que los programas son específicos *de facto* porque Boeing ha recibido una cantidad "desproporcionada" de la financiación otorgada a través de los programas de RDT&E del DOD. A este respecto, las Comunidades Europeas afirman que de 1991 a 2005 Boeing recibió en promedio el 12,6 por ciento de todas las adjudicaciones de RDT&E del DOD, y en 2001 llegó a recibir hasta un 17,7 por ciento de toda esa financiación. De hecho, sólo otras cuatro empresas -Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon y United Technologies- recibieron más de 1.000 millones de dólares en financiación RDT&E en el ejercicio fiscal 2005. Por término medio, entre 1991 y 2005 Boeing y esas otras cuatro empresas recibieron conjuntamente el 45,2 por ciento de todas las adjudicaciones de RDT&E del DOD. Las Comunidades Europeas señalan que toda la financiación RDT&E fue dirigida a "empresas de investigación aeroespacial y de defensa".[2779]

7.1190 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que el "Programa de RDT&E del DOD" no es específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aclaran que "lo que está en litigio en la presente diferencia son *los 13 elementos de programa de RDT&E correspondientes a aeronaves en general* y *los 10 elementos de programa de RDT&E correspondientes a aeronaves militares* que dieron lugar a tecnologías de doble uso, y un examen *a nivel de los elementos de programa* confirma que *cada elemento de programa* estaba explícitamente limitado a un grupo de empresas, por lo que cada elemento de programa es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2". En este sentido, las Comunidades Europeas explican que "sólo las empresas capaces de llevar a cabo RDT&E en esferas concretas, como ciencias de investigación de defensa, materiales, dinámica de vuelo aeroespacial, etc., y únicamente las empresas capaces de apoyar o construir aeronaves militares como V-22/CV-22, F/A-18, JSF, C-17, etc., podían recibir financiación y ayuda del DOD en el marco del programa RDT&E a través de los elementos de programa en litigio. Por tanto, cada elemento de programa es específico *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del *Acuerdo SMC*".[2780]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1191 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que el "programa de RDT&E del DOD" abarca "un número enorme de esferas, y en él participa un número enorme de empresas, universidades y otras entidades de investigación"[2781], y que, por tanto, el "programa

[2776] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 767-770.
[2777] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 767.
[2778] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 768-769.
[2779] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 770.
[2780] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 490 (sin cursivas en el original).
[2781] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 118.

de RDT&E" del DOD no es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC ni específico *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[2782]

7.1192 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que el programa de RDT&E del DOD no es específico porque "el DOD contrata RDT&E sobre una amplia variedad de temas, con miles de empresas en un gran número de ramas de producción".[2783]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1193 Las Comunidades Europeas proponen tres líneas diferentes de argumentación para respaldar su afirmación de que las subvenciones otorgadas a Boeing son específicas. En primer lugar argumentan que todo el "Programa de RDT&E" del DOD es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC por el hecho de que el DOD otorga financiación RDT&E únicamente a las entidades capaces de realizar los tipos de actividades que se enumeran en los reglamentos del DOD. En segundo lugar, argumentan que todo el "Programa de RDT&E" del DOD es específico *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque las cinco principales empresas aeroespaciales estadounidenses -Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon y United Technologies- recibieron, por término medio, el 45,2 por ciento de toda la financiación RDT&E del DOD durante el período 1991-2005. En tercer lugar, argumentan que cada uno de los distintos programas de RDT&E en litigio en la presente diferencia es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2.

7.1194 Para empezar recordamos que no hemos constatado que toda la financiación otorgada a Boeing en el marco del denominado "Programa de RDT&E" del DOD constituya una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, ni siquiera que toda la financiación otorgada a Boeing en el marco de los 23 programas de RDT&E en litigio constituya una subvención. En cambio, el Grupo Especial ha concluido, sobre la base de las pruebas y argumentos de que ha dispuesto, que algunos fondos (y acceso a las instalaciones del Gobierno) otorgados a Boeing en el marco de los programas en litigio constituyen una subvención, mientras que otros fondos (y acceso a las instalaciones del Gobierno) otorgados a Boeing en el marco de esos programas no constituyen una subvención. Por consiguiente, aunque realizaremos nuestro análisis de la especificidad en el marco del artículo 2 del Acuerdo SMC como lo han hecho las partes, es decir, examinando si la financiación para investigación y desarrollo otorgada a entidades en el marco de los programas mencionados *supra* está limitada a "determinadas empresas" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, al seguir esta línea de análisis no queremos sugerir que el "Programa de RDT&E" en su conjunto o los distintos programas de RDT&E en litigio en su conjunto constituyan una subvención en el sentido del artículo 1.

7.1195 La primera cuestión que plantean los argumentos de las partes es si, a efectos de analizar las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por el DOD a Boeing en el marco del artículo 2 del Acuerdo SMC, conviene centrarse en el "Programa de RDT&E" en su conjunto, o bien en los 23 programas individuales de RDT&E en litigio (que pueden designarse como "elementos de programa" o "elementos de proyecto") en los que se subdivide el "Programa de RDT&E" global. El Grupo Especial considera que es adecuado analizar la especificidad a nivel de los programas individuales, más que a nivel de todo el "Programa de RDT&E". En primer lugar, las descripciones de los propios "elementos de programa" se refieren a las actividades de investigación y desarrollo abarcadas por cada elemento de programa como un "programa" individual, y cada uno de esos programas tiene un fin definido.[2784] En segundo lugar, las Comunidades Europeas han hecho referencia a un documento oficial del DOD en el que se explica que "el elemento de programa ... es el

[2782] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 118-123.
[2783] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 44.
[2784] Véase *supra*, párrafo 7.1147 del presente informe.

agregado principal en el que se organizan, presupuestan y examinan los trabajos de RDT&E".[2785] En tercer lugar, lo que las partes denominan "Programa de RDT&E" parece ser el agregado de todas las actividades de investigación y desarrollo, en todas las esferas, realizadas por todas las distintas ramas de las fuerzas armadas de los Estados Unidos (Army, Navy y Air Force) y el Departamento de Defensa.[2786] No está claro que este agregado constituya un "programa" a los efectos del artículo 2 del Acuerdo SMC. En este sentido, no estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que "no se puede hacer una determinación sobre la especificidad del RDT&E del DOD a nivel de los elementos de programa, como sostienen las CE, ya que los elementos de programa impugnados por las Comunidades Europeas, en su mayor parte, no son en sí mismos programas, ni siquiera agrupaciones por debajo del nivel de programa, y no crean un marco de referencia".[2787] A nuestro juicio, es el denominado "Programa de RDT&E" el que no crea un "marco de referencia" para realizar un análisis de la especificidad de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1196 Habida cuenta de que consideramos que los programas individuales parecen ser el marco de referencia pertinente a los efectos del artículo 2 del Acuerdo SMC, la cuestión que planteamos no es si el "Programa de RDT&E" en su conjunto es específico de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo SMC; la cuestión pertinente es, en cambio, si los programas individuales en litigio son específicos de conformidad con el artículo 2. Debido a lo restringido del objeto de la labor de investigación y el desarrollo realizada en el marco de los 23 programas individuales (es decir, de los elementos de programa) impugnados por las Comunidades Europeas, concluimos que las subvenciones otorgadas a Boeing a través de los instrumentos de asistencia de investigación y desarrollo del DOD concertados en el marco de esos 23 programas en litigio son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[2785] *DoD Financial Management Regulation*, volumen 2B, capítulo 5, junio de 2006, CE - Prueba documental 1324, páginas 5-3. Los Estados Unidos responden que esta declaración "está tomada de un apartado de dos páginas del Reglamento de gestión financiera del DOD en el que se abordan la política, los reglamentos y los procedimientos que son competencia del Interventor del DOD. Este documento se refiere a la organización y el examen del *presupuesto del DOD*, no de los propios trabajos de investigación". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140, párrafo 117. Al igual que las Comunidades Europeas, el Grupo Especial "no ve cómo esta explicación refuta de algún modo la interpretación de que el DOD organiza sus propios trabajos de investigación y desarrollo sobre la base de los elementos de programa". Observaciones de las Comunidades Europeas a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140, párrafo 125.

[2786] El presupuesto del Departamento de Defensa (DOD) se divide en cinco grandes categorías presupuestarias: Personal militar; Operaciones y mantenimiento; "Compra"; "Investigación, desarrollo, prueba y evaluación (RDT&E)"; y Construcciones militares. La categoría presupuestaria "RDT&E" financia el gasto en materia de investigación, desarrollo, prueba y evaluación realizado por el DOD para diseñar y desarrollar sistemas o tecnologías militares, mientras que los presupuestos de "Compra" financian los costos efectivos de adquisición de las partes y la mano de obra de los sistemas militares que están en fase de producción. La financiación RDT&E correspondiente a una aeronave militar concreta puede continuar incluso después de que hayan comenzado los gastos de compra correspondientes a esa misma aeronave militar. De ese modo se financia el posterior diseño o desarrollo de tecnologías avanzadas que más tarde pueden incorporarse a un sistema militar que ya está en fase de producción. El programa de RDT&E del DOD lo ejecutan cada una de las ramas las fuerzas armadas de los Estados Unidos (Army, Navy y Air Force), así como el DOD en general. El programa global de RDT&E se subdivide en numerosos "elementos de programa" o "PE". Aquí nos referiremos a ellos simplemente como "programas". Los programas en los que se subdivide el programa global de RDT&E incluyen los que las Comunidades Europeas denominan programas de investigación y desarrollo de "aeronaves en general" (que no corresponden específicamente a una aeronave militar concreta, como el programa "Defense Research Sciences") y los programas de "aeronaves militares" (que corresponden específicamente a una aeronave militar concreta, por ejemplo el programa "C-17"). Cada uno de esos programas tiene su propio número de elemento de programa o "PE#"; así, por ejemplo, el programa "Defense Research Sciences" se identifica con el código "PE# 0601102F".

[2787] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 50, párrafo 146.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1197 En cualquier caso, aunque fuese necesario examinar la especificidad a nivel del "Programa de RDT&E" en su conjunto, consideramos que las Comunidades Europeas han demostrado la especificidad *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas han justificado su afirmación de que Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon y United Technologies recibieron por término medio el 45,2 por ciento de toda la financiación de RDT&E del DOD durante el período que va de 1991 a 2005.[2788] Los Estados Unidos han respondido que esto no demuestra la existencia de cantidades "desproporcionadamente" elevadas concedidas a "determinadas empresas o ramas de producción". A nuestro juicio, no es necesario que resolvamos la cuestión de si esto demuestra que hubo cantidades "desproporcionadamente" elevadas a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2, o cuál es el "punto de referencia" adecuado para determinar si esos cinco contratistas han recibido cantidades "desproporcionadamente" elevadas de financiación para investigación y desarrollo. La razón es que, haciendo abstracción de este factor concreto en el párrafo 1 c) del artículo 2, estas pruebas demuestran que casi la mitad de toda la financiación RDT&E fue dirigida a cinco empresas, todas ellas parte de la misma rama de producción. En nuestra opinión, esto es más que suficiente para confirmar que la financiación RDT&E va dirigida "fundamentalmente" a empresas de la rama de producción de defensa, y esto es suficiente para establecer la especificidad *de facto* de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2.

7.1198 Concluimos que los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing a través de los 23 programas en litigio son subvenciones que están suficientemente limitadas a "un grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del artículo 2.

e) La cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1199 Las Comunidades Europeas estiman que el DOD otorgó a Boeing 4.300 millones de dólares en financiación y ayuda a la investigación y desarrollo "de doble uso" durante el período 1991-2006, y alegan que 2.400 millones de dólares de ese total deben considerarse una subvención a la división de LCA de Boeing.[2789]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1200 Los Estados Unidos alegan que las Comunidades Europeas han sobreestimado la cuantía de investigación "de doble uso" llevada a cabo en el marco de los programas en litigio. Según los Estados Unidos, la cuantía total de las subvenciones que puedan haberse otorgado a la división de LCA de Boeing en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD es significativamente inferior a 308 millones de dólares en el período 1991-2006.

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1201 Las Comunidades Europeas han demostrado que algunos de los pagos y acceso a las instalaciones, equipos y empleados otorgados por el DOD a Boeing a través de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo aeronáuticos son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial examinará a continuación la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing.

[2788] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 770; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 491. *Top Contractors' Share of DOD RDT&E, FY 1991-FY 2005*, CE - Prueba documental 29.

[2789] *NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 25, página 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1202 No se discute que el DOD otorgó a Boeing 45.000 millones de dólares en financiación RDT&E durante el período 1991-2005.[2790] Las Comunidades Europeas no afirman que toda esta financiación constituya una subvención a Boeing; su alegación se refiere a la financiación y la ayuda otorgadas por el DOD a Boeing para investigación y desarrollo "de doble uso".

7.1203 Para empezar, señalamos que no hay información de dominio público en la que figure la cuantía de la financiación de la investigación y desarrollo "de doble uso" otorgada por el DOD a Boeing. Por consiguiente, las Comunidades Europeas han presentado al Grupo Especial una estimación de la cuantía de la subvención del DOD otorgada a la división de LCA de Boeing. Las Comunidades Europeas calculan que de los 45.000 millones de dólares de financiación RDT&E que recibió Boeing del DOD a lo largo del período 1991-2005, aproximadamente 4.300 millones de dólares estaban relacionados con investigación y desarrollo "de doble uso". La estimación de las Comunidades Europeas se basa en un detallado informe técnico elaborado por CRA International.[2791] Las Comunidades Europeas aducen que 2.400 millones de dólares de esa financiación y esa ayuda a la investigación y desarrollo "de doble uso" deben considerarse una subvención a la división de LCA de Boeing. Sostienen que el Grupo Especial debería adoptar esta estimación de la cuantía de las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por el DOD a la división de LCA de Boeing, a menos que los Estados Unidos den a conocer pruebas que indiquen el valor real de los pagos y el acceso a las instalaciones, equipos y empleados que el DOD otorgó a Boeing con el fin de que llevase a cabo investigación y desarrollo "de doble uso". Los Estados Unidos sostienen que lo han hecho. A juicio del Grupo Especial, si los Estados Unidos pudiesen aportar al Grupo Especial la información y las cifras reales sobre la cuantía de las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por el DOD a Boeing, o información a partir de la cual pudiese obtenerse la cuantía máxima de esas subvenciones, esa información necesariamente prevalecería sobre la estimación de las Comunidades Europeas. Por consiguiente, el Grupo Especial empezará por examinar las pruebas aportadas por los Estados Unidos.

7.1204 En un principio, los Estados Unidos indicaron que la financiación total otorgada a Boeing a través de los 23 programas en litigio que cumplían los criterios de las Comunidades Europeas sobre lo que constituye investigación y desarrollo "de doble uso" no superaba los 529 millones de dólares.[2792] Los Estados Unidos aportaron al Grupo Especial una lista de 43 contratos y acuerdos de investigación y desarrollo en su Prueba documental 41. Sin embargo, posteriormente indicaron que la Prueba documental 41 presentada por los Estados Unidos contenía varios errores, y que en realidad la cuantía máxima asciende sólo a 308 millones de dólares.[2793] Además, los Estados Unidos han alegado que esta cifra representa la cuantía máxima posible de las subvenciones del DOD a Boeing, y que muchos de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo que corresponden a esta estimación de 308 millones de dólares en realidad no entrañan ninguna actividad de investigación y desarrollo "de doble uso".[2794] Además, en relación con algunos de los pocos contratos y acuerdos restantes de su lista, los Estados Unidos argumentan que algunos tenían "elementos" sin "ninguna aplicación civil".[2795] Por último, la estimación que hacen los Estados Unidos de la cuantía de las subvenciones que pueda haber otorgado el DOD (es decir, significativamente inferior a 308 millones de dólares) se

---

[2790] Véase la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 471; y *Top Contractors' Share of DOD RDT&E, FY 1991-FY 2005*, CE - Prueba documental 29, página 1.

[2791] CRA International, *U.S. Department of Defense (DOD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 7.

[2792] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 160-161.

[2793] Véase la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta relativa a las Pruebas documentales presentadas por los Estados Unidos (10 de enero de 2008), página 2.

[2794] Véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 161-162; la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 208, párrafo 290; y las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 190 b), párrafo 326.

[2795] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 208(b), párrafo 290 y nota 376.

refiere a la cuantía total de la subvención a Boeing en su conjunto: si aplicáramos el método de las Comunidades Europeas para asignar las subvenciones del DOD a la "división de LCA" de Boeing, aún habría que dividir por la mitad lo que quedase de la estimación de los Estados Unidos después de todas esas reducciones. Por consiguiente, aunque los Estados Unidos nunca han aportado una cifra exacta de la cuantía real de las subvenciones del DOD a la división de LCA de Boeing, está claro que esa estimación sería significativamente inferior a 308 millones de dólares, y, al parecer, significativamente inferior a 100 millones de dólares a lo largo del período 1991-2006.

7.1205 El Grupo Especial no puede aceptar la estimación de los Estados Unidos de que la cuantía total de las subvenciones del DOD a Boeing para investigación y desarrollo "de doble uso" a lo largo del período 1991-2006 es significativamente inferior a 308 millones de dólares. En primer lugar, observamos que la estimación de los Estados Unidos excluye por completo toda la financiación otorgada a Boeing en el marco de los programas de RDT&E para "aeronaves militares" en litigio, que representan 3.100 millones de dólares de la estimación de 4.300 millones de dólares que hacen las Comunidades Europeas. En segundo lugar, las afirmaciones de los Estados Unidos sobre el valor máximo de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing relativos a la investigación y el desarrollo "de doble uso" no están respaldadas por el mismo tipo de pruebas que su estimación de la cuantía de los pagos realizados por la NASA a Boeing: entre otras cosas, si bien los Estados Unidos han aportado al Grupo Especial pruebas que demuestran que la cuantía máxima de los pagos realizados por la NASA a Boeing por la investigación y el desarrollo aeronáuticos no puede ser superior a los 1.050 millones de dólares, no han presentado argumentos ni pruebas similares en relación con la cuantía máxima de la investigación y desarrollo del DOD. Además, la estimación que hacen los Estados Unidos de la cuantía de las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por el DOD a Boeing no tiene en cuenta el valor del acceso a las instalaciones del DOD concedido a Boeing. Por otra parte, el Grupo Especial no considera creíble que menos del 1 por ciento de los 45.000 millones de dólares dedicados a financiar la investigación y desarrollo aeronáuticos que el DOD otorgó a Boeing a lo largo del período 1991-2005 fuese potencialmente pertinente para las LCA.[2796]

7.1206 Sin embargo, aunque el Grupo Especial no puede aceptar la estimación que hacen los Estados Unidos de la cuantía total de las subvenciones a la investigación y el desarrollo otorgadas por el DOD a Boeing, tampoco podemos aceptar la estimación que hacen las Comunidades Europeas de la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing. La razón es que la estimación de las Comunidades Europeas se basa en un método y un análisis que no distinguen los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing en el marco de contratos de compra de los pagos y el acceso a las instalaciones otorgados a Boeing a través de instrumentos de asistencia.

7.1207 Las partes han hecho saber al Grupo Especial que no es posible realizar un análisis de ese tipo sobre la base de la información que se nos ha sometido.[2797] Basándonos en un examen detenido de las

[2796] Reconocemos que el concepto de investigación y desarrollo "de doble uso" puede interpretarse en sentido relativamente amplio o estricto. Por ejemplo, según una interpretación relativamente amplia, la investigación con aplicaciones civiles "teóricas" o "potenciales" podría considerarse "de doble uso". De acuerdo con una concepción más estricta de lo que constituye un "doble uso", cabría considerar que sólo la investigación y el desarrollo que den lugar a tecnologías tangibles efectivamente aplicadas en aeronaves civiles deben considerarse "de doble uso". No adoptamos una posición sobre esta cuestión de definición. Entendemos que la estimación que hacen los Estados Unidos de la cuantía de la investigación y desarrollo del DOD "de doble uso" refleja la interpretación más amplia de la investigación y desarrollo "de doble uso"; si se aplicase una definición más estricta de lo que constituye el "doble uso", la estimación de los Estados Unidos sería aún menor.

[2797] Véanse, por ejemplo, las respuestas de las partes a la pregunta 321 (los Estados Unidos explican por qué "no es posible concluir que un determinado elemento de programa financia exclusivamente acuerdos de asistencia o exclusivamente contratos de compra" (párrafo 23); análogamente, las Comunidades Europeas indican que "los elementos de programa no tienen por qué dividirse en un grupo de elementos de programa financiados a través de acuerdos de cooperación u otros instrumentos de 'asistencia' y un grupo de elementos de

respuestas de las partes a la pregunta 321 y de las pruebas presentadas por las partes en relación con las medidas en litigio, estamos de acuerdo con las partes en que no es posible realizar tal análisis sobre la base de la información que se nos ha presentado.

7.1208 En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Órgano de Apelación aclaró que, aunque un grupo especial debe tratar de llegar a una estimación del orden de "magnitud" de la subvención o subvenciones que supuestamente causan contención de la subida de los precios en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, "no es necesaria una cuantificación precisa y definitiva de la subvención".[2798] Aunque en ese caso el Órgano de Apelación se centraba en el párrafo 3 c) del artículo 6, consideramos que esa misma conclusión es válida también con respecto a otras formas de perjuicio grave indicadas en el párrafo 3 del artículo 6.[2799]

7.1209 En el presente asunto, cuando hemos determinado que una medida constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC hemos tratado de determinar la cuantía de la subvención debidamente asignada a la "división de LCA" de Boeing. Sin embargo, en el caso de las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por el DOD a Boeing, aunque no aceptamos la estimación de los Estados Unidos de que la cuantía total de las subvenciones del DOD a Boeing para investigación y desarrollo "de doble uso" a lo largo del período 1991-2006 es significativamente inferior a 308 millones de dólares, tampoco podemos aceptar la estimación de las Comunidades Europeas, y todo intento que haga el Grupo Especial de ir más allá y llegar a su propia estimación de la cuantía de la subvención otorgada a la división de LCA de Boeing sería especulativo.[2800]

---

programa financiados a través de contratos de compra, dado que cualquiera de esos instrumentos puede utilizarse en el marco de cualquier elemento de programa de RDT&E" (párrafo 29)).

[2798] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 467 ("En resumen, una lectura del párrafo 3 c) en el contexto del párrafo 8 del artículo 6 y del Anexo V indica que, al analizar si una subvención tiene una contención significativa de la subida de los precios, un grupo especial debería tener en cuenta la magnitud de la subvención impugnada y su relación con los precios del producto en el mercado pertinente. En muchos casos puede ser difícil decidir esta cuestión si no se ha realizado una evaluación de ese tipo. Sin embargo, 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").

[2799] No vemos nada en el análisis del Órgano de Apelación que sugiera que sea aplicable otra conclusión a cualquier otra forma de perjuicio grave indicada en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Entre otras cosas, al llegar a esta conclusión el Órgano de Apelación se refirió en general a las diferencias entre las Partes III y V del Acuerdo SMC. Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 464.

[2800] Sin embargo, no vemos pruebas que sugieran que el valor de los pagos y el acceso a las instalaciones del Gobierno que el DOD otorgó a Boeing a través de instrumentos de asistencia haya sido mayor que el valor de los pagos y el acceso a las instalaciones del Gobierno que el DOD otorgó a Boeing a través de contratos de compra. A este respecto, observamos que las Comunidades Europeas presentaron varios contratos y acuerdos de investigación y desarrollo del DOD con Boeing junto con su primera comunicación escrita. De ellos, nueve eran contratos de compra. Véanse las Pruebas documentales 507, 508, 509, 510, 511, 514, 827, 838 y 1143 presentadas por las Comunidades Europeas. Los otros siete eran acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología u otros instrumentos de asistencia. Véanse las Pruebas documentales 406, 512, 513, 515, 517, 518 y 830 presentadas por las Comunidades Europeas. Hemos examinado todos esos contratos y acuerdos de investigación y desarrollo para determinar el valor nominal que indica la cuantía total de los fondos gubernamentales objeto de "compromiso" u "obligación" en cada uno de ellos. Al parecer, dentro de esos nueve contratos de compra se comprometieron 72 millones de dólares, y dentro de esos siete instrumentos de asistencia se comprometieron 48 millones de dólares. Por tanto, la financiación comprometida en el marco de los instrumentos de asistencia (48 millones de dólares) representa el 40 por ciento de la cuantía total de la financiación comprometida en virtud de los contratos y acuerdos presentados por las Comunidades Europeas. La Prueba documental 41 presentada por los Estados Unidos (revisada) enumera 42 instrumentos de asistencia y contratos de compra diferentes del DOD con Boeing, que ascienden en total a 308 millones de dólares. La lista

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

f) Conclusión

7.1210 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que algunos de los pagos y acceso a las instalaciones que el DOD otorgó a Boeing a través de los 23 programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2. Aunque el Grupo Especial no acepta la estimación de los Estados Unidos de que la cuantía total de las subvenciones que pueda haber otorgado el DOD a Boeing para investigación y desarrollo "de doble uso" a lo largo del período 1991-2006 es significativamente inferior a 308 millones de dólares, no está clara la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing**.

7. Actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Comercio (DOC)

a) Introducción

7.1211 Las Comunidades Europeas argumentan que el DOC realiza pagos a Boeing (y le concede acceso a instalaciones, equipos y empleados) para llevar a cabo actividades de investigación y desarrollo en el marco del Programa de tecnología avanzada (ATP). Sostienen que estos pagos (y el acceso a instalaciones, equipos y empleados) constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, y son específicos en el sentido del artículo 2 de dicho Acuerdo. Las Comunidades Europeas estiman que el DOC proporcionó a Boeing 7,5 millones de dólares en fondos para investigación y desarrollo durante el período 1991-2004, y afirman que 4,6 millones de ese total deben considerarse una subvención a la división de LCA de Boeing.[2801]

7.1212 Los Estados Unidos aceptan que la financiación para investigación y desarrollo proporcionada por el DOC a Boeing es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, argumentan que la subvención no es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Además, los Estados Unidos afirman que Boeing sólo recibió **[***]** millones en el marco de los ocho proyectos en litigio.[2802]

b) Las medidas en litigio

7.1213 El punto pertinente de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2803] dice lo siguiente:

---

incluye 14 instrumentos de asistencia y 28 contratos de compra, y en ella se indica que la "cuantía" otorgada a través de instrumentos de asistencia asciende aproximadamente a 44 millones de dólares. Por consiguiente, la financiación otorgada a través de instrumentos de asistencia representa el 14 por ciento de la cuantía total indicada en la Prueba documental 41 presentada por los Estados Unidos (revisada).

En consecuencia, si el Grupo Especial aceptase los diversos pasos del análisis que hacen las Comunidades Europeas para llegar a su estimación de que el DOD otorgó una subvención de 2.400 millones de dólares a la división de LCA de Boeing, y si considerase que no hay pruebas que respalden la conclusión de que el valor de los pagos y el acceso a las instalaciones del Gobierno que el DOD otorgó a Boeing a través de "instrumentos de asistencia" fue mayor que el valor de los pagos y el acceso a las instalaciones del Gobierno que el DOD otorgó a Boeing a través de contratos de compra, el Grupo Especial podría estimar que la cuantía de la subvención a la división de LCA de Boeing no fue superior a la mitad de lo que estiman las Comunidades Europeas, es decir, no más de 1.200 millones de dólares.

[2801] *NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 25, página 21.

[2802] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 395.

[2803] WT/DS353/2, punto 4, página 13.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

"El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ('USDOC') transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través del Programa de tecnología avanzada que funciona de conformidad con la Ley General de Comercio y Competencia de 1988, Pub. L. Nº 100-418, modificada, y la Ley de Preeminencia de la Tecnología Estadounidense de 1991, Pub. L. Nº 102-245 y 15 C.F.R. §§ 295.1 *et seq*., al permitir que dicha rama de producción participe en ese programa, realizar pagos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el marco de ese programa o permitirle que explote los resultados de ese programa, mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. En particular, los recursos económicos se transfieren a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través de diversos proyectos, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los siguientes:

- Project 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials);
- Project 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution);
- Project 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly);
- Project 91-01-0267 (Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products);
- Project 97-05-0020 (Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems);
- Project 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming);
- Project 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point Source X-Ray Lithography);
- Project 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications)."

7.1214 Por lo tanto, las Comunidades Europeas no han impugnado el ATP en su conjunto, sino únicamente los ocho "proyectos" ATP a través de los cuales el DOC ha proporcionado financiación a Boeing/MD para investigación relacionada con las LCA.[2804] Esto está claro y no se discute.

7.1215 También parece claro que el argumento de las Comunidades Europeas de que el DOC proporciona bienes y servicios a Boeing en forma de "instalaciones, equipos y empleados" del Gobierno se refiere a una supuesta medida que no se identifica en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas y, por consiguiente, no está comprendida en el alcance de su alegación. A diferencia de los puntos relativos a las subvenciones de la NASA (que abarcan las "instalaciones", los "equipos" y los "empleados") y a las subvenciones del DOD (que abarcan únicamente las "instalaciones") que figuran en la solicitud de establecimiento de un grupo

[2804] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 512.

especial presentada por las Comunidades Europeas, esa solicitud no hace referencia a la concesión por el DOC de acceso a las instalaciones, los equipos o los empleados.[2805]

7.1216 Los Estados Unidos no cuestionan que Boeing recibió financiación o participó en los consorcios de empresas que recibieron financiación en el marco de los ocho proyectos en litigio. Tampoco se cuestiona que los diferentes segmentos de Boeing/MD, entre ellos la división de LCA y el segmento IDS de Boeing y la división de "sistemas electrónicos" de McDonnell Douglas, participaron en estos proyectos y recibieron fondos relacionados con ellos.[2806]

7.1217 El Instituto Nacional de Normas y Tecnología, que es una división del DOC, administra el ATP.

7.1218 La legislación en virtud de la cual se gestiona el ATP parece estar compuesta por tres instrumentos jurídicos diferentes, que son: i) la denominada "Ley ATP"[2807]; ii) la Ley de Preeminencia de la Tecnología Estadounidense de 1991[2808] ("ATPA"), que modificaba la Ley del ATP; y iii) las "Normas ATP".[2809] Además de la legislación, ciertos documentos contienen determinadas directrices y criterios de admisibilidad para participar en el ATP.[2810]

7.1219 La Ley ATP indica el objetivo del Programa de tecnología avanzada es el siguiente:

> "... ayudar a las empresas de los Estados Unidos a obtener y aplicar los resultados genéricos en materia de tecnología e investigación necesarios para
>
> (1) comercializar rápidamente nuevos descubrimientos científicos y tecnologías que sean significativos; y
>
> (2) perfeccionar la tecnología de fabricación.

[2805] En el párrafo 7.1120 *supra* se puede consultar un cuadro comparativo de estos puntos de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas.

[2806] *ATP Project Briefs*, *Projects 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point-Source X-Ray Lithography), 91-01-0267 (PREAMP - Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products), 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials), 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly), 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications), 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution), 97-05-0020 (EECOMS: Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems)*, y *98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming)*, CE - Prueba documental 553.

[2807] *Omnibus Trade and Competitiveness Act of 1988*, Pub. L. Nº 100-418, § 5131, CE - Prueba documental 531 ("OTCA"); y OTCA § 5131 está codificado en 15 U.S.C. § 278n, modificado, CE - Prueba documental 532 ("Ley ATP").

[2808] *American Technology Preeminence Act of 1991*, Pub. L. Nº 102-245("ATPA"), CE - Prueba documental 533.

[2809] *National Institute of Standards & Technology Advanced Technology Program Rules*, 15 C.F.R. §§ 295.1 *et seq.* ("Normas ATP"), CE - Prueba documental 534.

[2810] *ATP Eligibility Criteria for U.S. Subsidiaries of Foreign-Owned Companies: Legislation, Implementation and Results*, NISTIR-6099A, marzo de 2004 ("*2004 ATP Eligibility Criteria*"), CE - Prueba documental 535; *Guidelines For Proposing Economic Evaluation Studies to The Advanced Technology Program (ATP)*, NISTIR-5896, noviembre de 1996 ("*Guidelines for ATP Economic Evaluation Studies*"), CE - Prueba documental 536; *Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit*, febrero de 2004 ("*2004 ATP Proposal Preparation Kit*"), CE - Prueba documental 539; *Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit*, noviembre de 1998, CE - Prueba documental 540 ("*1998 ATP Proposal Preparation Kit*"); y *Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit*, diciembre de 1997 ("*1997 ATP Proposal Preparation Kit*"), CE - Prueba documental 543.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> El Secretario, por conducto del Director, garantizará que el Programa se centre en mejorar la posición competitiva de los Estados Unidos y sus empresas, conceda preferencia a los descubrimientos y tecnologías que tengan un gran potencial económico y evite que se ofrezcan ventajas indebidas a determinadas empresas".[2811]

7.1220 Según la ATPA, esta ayuda está concebida:

> "para mejorar la posición competitiva de la rama de producción de los Estados Unidos apoyando los proyectos de investigación y desarrollo dirigidos por la rama de producción en esferas de tecnologías emergentes que tengan un gran potencial para fomentar el bienestar económico y la seguridad nacional de los Estados Unidos".[2812]

7.1221 Las Normas ATP establecen que:

> "El objetivo del Programa de tecnología avanzada (ATP) es ayudar a las empresas de los Estados Unidos a realizar actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad".[2813]

7.1222 Boeing participó en los ocho proyectos financiados por el ATP que se identifican en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. En un documento elaborado por el DOC y titulado "Documentos de los proyectos ATP" se describían brevemente todos dichos proyectos.[2814] A juicio de las Comunidades Europeas, esos proyectos ATP se dividen en tres categorías generales, todas ellas aplicables a las LCA: i) mejora de la fabricación de estructuras y materiales de metales y compuestos ligeros, ii) mejora de los componentes electrónicos, y iii) mejora de la eficiencia de la fabricación y la logística de la cadena de suministro. Varios segmentos de Boeing y MD, entre ellos la división de aeronaves comerciales y la división espacial y de defensa de Boeing y la división de sistemas electrónicos de McDonnell Douglas, participaron en estos proyectos y recibieron fondos relacionados con ellos.[2815]

7.1223 Boeing participó en todos esos proyectos como miembro de un consorcio.[2816] Parece ser que el DOC proporcionó toda la financiación prevista en el ATP, incluidos los fondos en litigio, a través de acuerdos de cooperación.[2817]

[2811] *ATP Statute*, CE - Prueba documental 532, § 278n(a).

[2812] ATPA, CE - Prueba documental 533, § 201(b)(2)(C) (relativa a las constataciones y determinaciones del Congreso).

[2813] *ATP Rules*, CE - Prueba documental 534, § 295.1(a).

[2814] *ATP Project Briefs*, *Projects 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point-Source X-Ray Lithography), 91-01-0267 (PREAMP - Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products), 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials), 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly), 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications), 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution), 97-05-0020 (EECOMS: Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems)*, y *98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming)*, CE - Prueba documental 553.

[2815] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 792, donde se cita *ATP Project Briefs*, CE - Prueba documental 553.

[2816] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 379; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 516.

[2817] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 798; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 360 ("el ATP es un programa de reparto de costos que utiliza acuerdos de cooperación como instrumentos de financiación para ayudar a sufragar proyectos en los que participan empresas privadas, universidades, laboratorios públicos, instituciones de investigación independientes y organizaciones sin fines de lucro").

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1224 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que el DOC transfiere directamente fondos en forma de "donaciones" a la división de LCA de Boeing para apoyar la investigación y desarrollo, y que esta "financiación directa para investigación y desarrollo" constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas afirman que el DOC también proporciona "asesoramiento técnico y en materia de organización, así como equipos, instalaciones y personal federales" a los receptores del ATP, y que el suministro de estos "bienes y servicios" por el Gobierno de los Estados Unidos constituye una contribución financiera adicional en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2818]

7.1225 En relación con la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas argumentan que las "subvenciones" del DOC otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing. Las Comunidades Europeas argumentan: i) que las contribuciones financieras "están relacionadas con la producción de todas las LCA de Boeing"; ii) que las contribuciones financieras "proporcionan a la división de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado"; iii) que "Boeing no está obligada a pagar nada a cambio" de los fondos y la ayuda, y que "no se le ha exigido que reembolse al Gobierno de los Estados Unidos cualesquiera retribuciones comerciales resultantes"; iv) que Boeing ha recibido valiosos "conocimientos y experiencias" de la investigación y desarrollo aeronáuticos, y v) que es "indiscutible que los fondos y la ayuda para investigación y desarrollo, que proporcionan retribuciones comerciales a cambio de nada, no están disponibles en el mercado".[2819]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1226 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos no cuestionan que los pagos efectuados a Boeing en el marco de los ocho proyectos en litigio constituyen una contribución financiera en forma de una transferencia directa de fondos.[2820] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aceptan la caracterización de las Comunidades Europeas de estas medidas como "donaciones".[2821] Los Estados Unidos no responden al argumento de las Comunidades Europeas relativo a las "instalaciones, equipos y empleados" del DOC, ni en su primera ni en su segunda comunicación escritas.

7.1227 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos no responden a los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la existencia de un beneficio para la división de LCA de Boeing. Sin embargo, en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos confirman que la financiación para investigación y desarrollo del DOC "se puede considerar una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC".[2822]

[2818] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 798.

[2819] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 800-802.

[2820] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 395 ("el ATP proporciona una contribución financiera a los participantes en el Programa transfiriendo fondos directamente").

[2821] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 194, párrafo 240 ("los Estados Unidos reconocen expresamente que en determinadas circunstancias, que en la presente diferencia corresponden a los acuerdos de cooperación del ATP, los acuerdos de reparto de costos pueden otorgar un beneficio a la parte privada receptora, y que lo otorgan de hecho cuando la 'participación' del Gobierno representa una 'donación' a los efectos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1").

[2822] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 14, párrafo 30.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1228 Los pagos ATP en litigio se realizaron a "empresas conjuntas" o "consorcios" en los que participaba Boeing.[2823] Las pruebas presentadas al Grupo Especial dejan claro que la financiación ATP en litigio se proporcionó para investigación y desarrollo destinados principalmente al propio uso o beneficio de las empresas conjuntas o consorcios. Estas pruebas incluyen, entre otras, el hecho de que los pagos se realizaron en virtud de "instrumentos de asistencia" (acuerdos de cooperación), el hecho de que el objetivo declarado del ATP es "mejorar la posición competitiva de la rama de producción de los Estados Unidos"[2824] y "ayudar a las empresas de los Estados Unidos"[2825], y el hecho de que el DOC no contempla un uso independiente de las actividades de investigación y desarrollo que se realizaron.[2826] Los Estados Unidos no cuestionan que los pagos efectuados a Boeing en el marco de los ocho "proyectos" en litigio constituyen una contribución financiera en forma de una transferencia directa de fondos.[2827] Más concretamente, aceptan la caracterización de las Comunidades Europeas de estas medidas como "donaciones".[2828] En consecuencia, el Grupo Especial constata que los pagos entrañan una transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.

7.1229 Con respecto a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, recordamos el razonamiento que nos llevó a constatar que los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA, así como determinados acuerdos de investigación y desarrollo del DOD, otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. En resumen, el Grupo Especial considera que ninguna entidad comercial, es decir, ninguna entidad privada que actúe conforme a consideraciones comerciales, efectuaría pagos (ni facilitaría el acceso a sus instalaciones y su personal) a otra entidad comercial con la condición de que esta otra entidad realizara actividades de investigación y desarrollo principalmente para su propio uso y beneficio. Como mínimo, cabe prever que se exigiese algún tipo de regalía o reembolso en el caso de que se hiciera una contribución financiera en estos términos.[2829] Los Estados Unidos no discuten que las "donaciones"

[2823] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 516.

[2824] ATPA, CE - Prueba documental 533, § 201(b)(2)(C) (relativa a las constataciones y determinaciones del Congreso).

[2825] *ATP Rules*, CE - Prueba documental 534, § 295.1(a).

[2826] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 214, párrafos 342-344 ("el ATP no utiliza los acuerdos de cooperación para adquirir bienes y servicios, sino para financiar proyectos ATP sin ninguna perspectiva de que la investigación mejore el funcionamiento del ATP, del Instituto Nacional de Normas y Tecnología ni del Departamento de Comercio de los Estados Unidos ... Aunque el ATP supervisa sus proyectos, ni el organismo encargado, el Instituto Nacional de Normas y Tecnología, ni el Gobierno de los Estados Unidos reciben mejoras operativas, bienes o servicios a cambio de la financiación que proporcionan").

[2827] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 395 ("el ATP proporciona una contribución financiera a los participantes en el Programa transfiriendo fondos directamente").

[2828] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 194, párrafo 240 ("los Estados Unidos reconocen expresamente que en determinadas circunstancias, que en la presente diferencia corresponden a los acuerdos de cooperación del ATP, los acuerdos de reparto de costos pueden otorgar un beneficio a la parte privada receptora, y que lo otorgan de hecho cuando la 'participación' del Gobierno representa una 'donación' a los efectos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1"). Véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 14, párrafo 30.

[2829] No se exige a los receptores de fondos ATP que paguen regalías. En los párrafos 786 y 787 de su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas explican que:

> "en una ocasión, el Gobierno de los Estados Unidos exigió a los participantes en el ATP que le pagaran parte de las regalías y los derechos de licencia que obtenían de la tecnología financiada por el ATP, con lo que reconocía implícitamente que los participantes en dicho Programa estaban recibiendo un beneficio comercial a expensas del Estado. Más concretamente, la OTCA y el Reglamento inicial del ATP exigían a los participantes en el Programa que compartieran con el Gobierno de los Estados Unidos las regalías y los derechos

proporcionadas a las "empresas conjuntas" o "consorcios" en los que participaba Boeing otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2830] Por lo tanto, el Grupo Especial constata que los pagos se realizan en unos términos que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.

7.1230 Por estos motivos, el Grupo Especial constata que los pagos ATP en litigio son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1231 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que las subvenciones ATP son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas sostienen que "el acceso a la financiación ATP está explícitamente limitado por la reglamentación a las empresas estadounidenses que realizan actividades de investigación relacionadas con 'tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad'". Por consiguiente, el ATP es específico para "las empresas, ramas de producción o grupos de ramas de producción de los Estados Unidos que realizan este tipo de investigación, entre ellas la rama de producción de LCA estadounidense". Las Comunidades Europeas también sostienen que la Ley ATP especifica que el Programa se centra "en resolver problemas genéricos de ramas de producción específicas, y en hacer que esas ramas de producción sean más competitivas en los mercados mundiales", y que esas "ramas de producción específicas" incluyen las esferas de "los sistemas de información de alta resolución, la fabricación avanzada y los materiales avanzados". Por último, las Comunidades Europeas argumentan que los ocho proyectos ATP en litigio se limitan a la financiación de empresas que participan en: i) la fabricación de estructuras y materiales de metales y compuestos; ii) el diseño, desarrollo y fabricación de componentes electrónicos; y iii) la mejora de la logística para la fabricación y las cadenas de suministro. Por lo tanto, estas subvenciones ATP son específicas porque el DOC limita explícitamente a determinadas empresas el acceso a esta financiación.[2831]

7.1232 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que el ATP no es específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC reiterando dos de los argumentos enunciados *supra*: i) que el ATP en su conjunto es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 porque la reglamentación limita explícitamente la financiación del ATP al "grupo de empresas o ramas de producción estadounidenses que realizan actividades de investigación 'relacionadas con tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta

---

de licencia resultantes de la propiedad intelectual derivada de la financiación del ATP 'en una cuantía proporcional a la participación federal en los costos de las empresas u operaciones conjuntas'. La ATPA derogó esta prescripción en 1992.

En 2002, el DOC propuso varias reformas del ATP, una de las cuales consistía en restablecer la prescripción de compartir las regalías. En particular, el DOC sugirió que los receptores de adjudicaciones del ATP 'paguen al Gobierno Federal una regalía anual del 5 por ciento de todos los ingresos brutos obtenidos de un producto o invención que haya recibido apoyo del ATP o haya sido creado como resultado de la financiación proporcionada por dicho Programa'. Al hacer esta propuesta, el DOC observó que '... es justo y razonable exigir un reembolso directo basado en la participación federal inicial en la empresa si ésta es rentable y obtiene beneficios netos considerables de la tecnología desarrollada en el marco del ATP'. Esta propuesta no se ha adoptado" (no se reproducen las notas de pie de página).

[2830] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 14, párrafo 30.
[2831] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 803.

rentabilidad'"[2832]; y ii) que "lo que está en litigio en la presente diferencia son los ocho proyectos ATP en los que participó Boeing, y que un examen *a nivel de los proyectos* confirma que cada proyecto estaba explícitamente limitado a un grupo de empresas y, por lo tanto, es específico *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2".[2833] En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas explican que presentan estos dos argumentos subsidiariamente.[2834]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1233 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que el ATP no es específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque proporciona fondos para tecnologías innovadoras y de alto riesgo "a una amplia gama de ramas de producción y sectores tecnológicos"[2835], como se refleja en la distribución de los proyectos y los fondos entre una serie de sectores, en las tecnologías que reciben financiación y en los amplios criterios de admisibilidad.[2836]

7.1234 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que el hecho de que el ATP se centre en la investigación en "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" no equivale a una limitación a un "grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del Acuerdo SMC porque, si lo hiciera, la prescripción de especificidad del Acuerdo SMC carecería de sentido.[2837]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1235 Para que una subvención sea específica, debe concederse a un "grupo" de empresas o ramas de producción suficientemente limitado en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. El artículo 2 exige algo más que una simple demostración de que no todas las empresas o ramas de producción del territorio de un Miembro podían acceder a la subvención. En otras palabras, no es cierto que toda limitación, del tipo que sea, al acceso a una subvención demuestre que existe especificidad. Por el contrario, se debe demostrar que la subvención se concede únicamente a un "grupo de empresas o ramas de producción" *suficientemente limitado* para que sea específica en el sentido del artículo 2. Esta interpretación es compatible con la jurisprudencia anterior de la OMC y con el entendimiento de ambas partes en esta diferencia.

7.1236 En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial observó que, aparte de establecer el requisito bastante general de que la autoridad otorgante, o su legislación, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas, "el artículo 2 del Acuerdo SMC no indica con ninguna precisión cuándo puede haber 'especificidad'".[2838] El Grupo Especial en aquel asunto declaró a continuación lo siguiente:

> "En cierto punto que no está indicado con precisión en el texto del Acuerdo y que puede variar dependiendo de las circunstancias particulares de cada caso, una subvención dejará de ser específica por estar ampliamente disponible en toda la economía en medida *suficiente* para no redundar en beneficio de *un grupo limitado particular* de productores de determinados productos. El texto mismo del párrafo 1 del artículo 2 indica que la especificidad es un concepto general y su amplitud o su

[2832] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 520-527.
[2833] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 528 y 529.
[2834] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 530.
[2835] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 396.
[2836] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 397-405.
[2837] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 119 y 122.
[2838] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1139.

> precisión no pueden ser objeto de una definición cuantitativa rígida. Si una subvención es o no específica es algo que sólo se puede determinar caso por caso".[2839]

7.1237 La decisión del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* indica que el análisis de la especificidad gira en torno a una evaluación cualitativa del grado en que una subvención está "ampliamente disponible en medida *suficiente*" en una economía, es decir, si beneficia a un grupo limitado "*particular*" de empresas o ramas de producción. El análisis sugiere que existe una especie de punto crítico, que varía en cada caso, en el que el acceso a la subvención en cuestión ya no se considera limitado a "determinadas empresas", sino que está "ampliamente disponible" en toda la economía en medida *suficiente* para que la subvención no sea específica. En otras palabras, la cuestión pertinente no es si el acceso a la subvención está limitado de algún modo, sino si está limitado en medida *suficiente* a los efectos del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1238 Observamos asimismo que ninguna de las partes o terceros en este asunto ha puesto en tela de juicio esta interpretación del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas argumentan lo siguiente:

> "Sin embargo, la cuestión decisiva en el presente asunto es si la financiación ATP es específica para un grupo de ramas de producción o de empresas. Las Comunidades Europeas han demostrado que la financiación ATP está limitada al grupo de ramas de producción o de empresas que se dedican a actividades de investigación y desarrollo relacionadas con 'tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad'. Es decir, que la relación o finalidad comunes o la similitud entre este grupo de ramas de producción o de empresas es que se dedican a un tipo concreto de actividades de investigación y desarrollo. Está claro que la financiación ATP está ... disponible únicamente para el subconjunto de bienes fabricados en los Estados Unidos que se pueden considerar 'tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad'. Este subconjunto representa una parte *suficientemente limitada* de la economía de los Estados Unidos.
>
> Por consiguiente, el ATP no es una subvención que esté '*ampliamente* disponible en toda la economía {de los Estados Unidos} en medida *suficiente* {para} no redundar en beneficio de un grupo limitado particular de productores de determinados productos' y, consecuentemente, es específico en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC."[2840]

7.1239 En el mismo sentido, los Estados Unidos hacen referencia a una "limitación del grupo que sea *suficientemente restrictiva* para ser 'específica'".[2841]

7.1240 Habida cuenta de lo anterior, consideramos que el término "grupo" que figura en el artículo 2 del Acuerdo SMC significa *un grupo suficientemente limitado*, y lo utilizamos de este modo al evaluar los argumentos de las Comunidades Europeas. Como parte reclamante, corresponde a las Comunidades Europeas la carga de demostrar que las subvenciones otorgadas a Boeing en el marco del ATP son específicas en el sentido del artículo 2. Las Comunidades Europeas presentan tres argumentos que examinaremos sucesivamente.

[2839] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1142 (sin cursivas en el original).

[2840] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 48, párrafos 177 y 178.

[2841] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 142, párrafo 123.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Las Normas ATP hacen referencia a las empresas de los Estados Unidos que realizan actividades de investigación y desarrollo relacionadas con "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad"

7.1241 Las Comunidades Europeas subrayan que, de conformidad con las Normas ATP, el objetivo del Programa es "ayudar a las empresas de los Estados Unidos a realizar *actividades de investigación y desarrollo relacionadas con tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad*".[2842] Consideramos que las empresas o ramas de producción de los Estados Unidos que realizan actividades de investigación y desarrollo relacionadas con "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" no constituyen un grupo de empresas o ramas de producción suficientemente limitado en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC por los siguientes motivos.

7.1242 En primer lugar, limitar la financiación para investigación y desarrollo a las "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" no parece, según se desprende del propio texto, una limitación significativa para ningún grupo de empresas o ramas de producción de los Estados Unidos. En segundo lugar, no hay nada en la disposición pertinente de las Normas ATP que sugiera que este texto tiene el efecto de una limitación significativa:

> "§ 295.1 Objetivo.
>
> (a) El objetivo del Programa de tecnología avanzada (ATP) es ayudar a las empresas de los Estados Unidos a realizar actividades de investigación relacionadas con tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad. *Estas tecnologías son*:
>
> (1) De alto riesgo, porque *los desafíos técnicos crean incertidumbre en cuanto a sus resultados*;
>
> (2) De alta rentabilidad, porque cuando se aplican *ofrecen importantes beneficios para la economía de los Estados Unidos*; y
>
> (3) Emergentes y de habilitación, porque ofrecen *una amplia gama de posibles aplicaciones y constituyen una base técnica importante para futuras aplicaciones comerciales*".[2843]

7.1243 En el mismo sentido, otras disposiciones de las Normas del ATP hacen pensar que esta condición no tiene el efecto de limitar la financiación para investigación y desarrollo a un grupo limitado de empresas o ramas de producción. Por ejemplo, el artículo 295.6, en el que se establecen determinados "criterios de admisibilidad", prevé que:

> "... Las tecnologías propuestas deben ser *altamente innovadoras*. La investigación debe ser *difícil*, de un *alto riesgo técnico.* Su objetivo debe ser *solucionar problemas importantes* o aprovechar *oportunidades prometedoras*. Se deben explicar adecuadamente las ventajas técnicas de la tecnología. La investigación debe tener un gran potencial para impulsar *la tecnología avanzada* y contribuir de manera significativa a *la base de conocimientos científicos y técnicos de los Estados Unidos*."[2844]

[2842] *ATP Rules*, CE - Prueba documental 534, §§ 295.1(a) y 295.6.
[2843] *Ibid*. (sin cursivas en el original).
[2844] *Ibid*. (sin cursivas en el original).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1244 En tercer lugar, las pruebas presentadas al Grupo Especial en relación con el modo en que se han invertido realmente los fondos ATP confirman también que las empresas de los Estados Unidos que realizan actividades de investigación relacionadas con "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" no constituyen un grupo limitado de empresas o ramas de producción:

- Desde que el Programa comenzó a conceder adjudicaciones para proyectos en 1990, ha concedido 768 adjudicaciones para proyectos que abarcan las esferas de los materiales y las sustancias químicas avanzados, la biotecnología, la electrónica, los equipos informáticos y las comunicaciones, la tecnología de la información y la industria manufacturera.[2845]

- De los 768 proyectos ATP, 168 corresponden a la esfera de los materiales y las sustancias químicas avanzados, 190 a la de la biotecnología, 167 están relacionados con la electrónica, los equipos informáticos y las comunicaciones, 156 con el sector de la tecnología de la información y 87 están relacionados con distintos tipos de actividad manufacturera.[2846] Cada sector incluye en potencia múltiples ramas de producción y empresas. Por ejemplo, el sector manufacturero abarca la fabricación de equipos de atención de salud como la radiología digital, la actividad manufacturera en el ámbito de la fotónica, la fabricación de automóviles y la manufactura de tecnología ambiental, entre otras muchas ramas de producción.

- Las tecnologías específicas a que han dado lugar los proyectos ATP incluyen, entre otras, la biotecnología animal y vegetal, la fabricación de automóviles, los materiales biomoleculares y biomiméticos, los equipos informáticos, la biotecnología diagnóstica y terapéutica, las tecnologías ambientales, la elaboración y el tratamiento de imágenes, el control inteligente, la biología marina, la manipulación de materiales, la nanotecnología, la óptica y la fotónica, así como los semiconductores.[2847]

- El ATP ha desembolsado fondos por valor de más de 2.300 millones de dólares desde 1990.[2848] Los 2.300 millones de dólares totales de financiación ATP se han distribuido de manera igualmente amplia entre 1990 y 2004: 488 millones se han destinado a proyectos en la esfera de los materiales y las sustancias químicas avanzados; 449 millones a la biotecnología; 576 millones a la electrónica, los equipos informáticos y las comunicaciones; 504 millones a la tecnología de la información; y 252 millones a actividades manufactureras.[2849]

7.1245 En cuarto lugar, observamos que este texto sólo figura en las Normas ATP. Como hemos señalado más arriba, la Ley ATP establece, en términos más generales, que el objetivo de este Programa es:

> "... ayudar a las empresas de los Estados Unidos a obtener y aplicar los resultados genéricos en materia de tecnología e investigación necesarios para --

---

[2845] *ATP Awards Summary Data - Awards 475 (Technology Area by Year), Factsheet 3.B1*, septiembre de 2004, Estados Unidos - Prueba documental 151.

[2846] *ATP Awards Summary Data - Awards 475 (Technology Area by Year), Factsheet 3.B1*, septiembre de 2004, Estados Unidos - Prueba documental 151.

[2847] *ATP Funded Technologies*, Estados Unidos - Prueba documental 152.

[2848] *Historical Statistics on Applications and Awards, Factsheet 3.A1* (septiembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 153.

[2849] *ATP Awards Summary Data - Funding (Technology Area by Year), Factsheet 3.B2* (septiembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 168.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> 1) comercializar rápidamente nuevos descubrimientos científicos y tecnologías que sean significativos; y
>
> 2) perfeccionar la tecnología de fabricación.
>
> El Secretario, por conducto del Director, garantizará que el Programa se centre en mejorar la posición competitiva de los Estados Unidos y sus empresas, conceda preferencia a los descubrimientos y tecnologías que tengan un gran potencial económico y *evite que se ofrezcan ventajas indebidas a determinadas empresas. ...*".[2850]

7.1246 En resumen, las pruebas que se nos han presentado nos llevan a concluir que la referencia a las "tecnologías emergentes y de habilitación, de alto riesgo y alta rentabilidad" que figura en las Normas ATP no tiene por efecto limitar las subvenciones otorgadas en el marco de este Programa a un "grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

> La Ley ATP hace referencia a la resolución "de problemas genéricos de *ramas de producción específicas*"

7.1247 Las Comunidades Europeas afirman que la Ley ATP dice que el Programa se centra "en resolver problemas genéricos de *ramas de producción específicas*, y en hacer que esas ramas de producción sean más competitivas en los mercados mundiales".[2851] Las Comunidades Europeas también sostienen, en el mismo sentido, que la ATPA indica que estas "ramas de producción específicas" incluyen las esferas de los "sistemas de información de alta resolución, la fabricación avanzada y los materiales avanzados".[2852]

7.1248 Consideramos que estas afirmaciones están fuera de contexto. En primer lugar, por lo que respecta a la referencia a la "resolución de problemas genéricos de ramas de producción específicas", la parte pertinente de la disposición de la Ley ATP en la que se basan las Comunidades Europeas dice lo siguiente:

> "En el marco del Programa establecido en el apartado (a) del presente artículo, y de conformidad con el objetivo y las políticas del Instituto, el Secretario, por conducto del Director, y con sujeción a los apartados (c) y (d) de este artículo, podrá:
>
> (1) ayudar a las empresas conjuntas de investigación y desarrollo de los Estados Unidos dirigidas por las ramas de producción (denominadas en adelante "empresas conjuntas" en el presente artículo) (que también pueden incluir universidades y organizaciones de investigación independientes), en particular las que actúan en proyectos de colaboración para la demostración de tecnologías que desarrollen y sometan a prueba equipos y procesos en fase experimental, mediante:
>
> (A) la prestación de asesoramiento técnico y en materia de organización; y
>
> (B) la participación en estas empresas conjuntas a través de donaciones, acuerdos de cooperación o contratos, si el Secretario, por conducto del Director, determina que la participación es procedente; ésta puede incluir: i) una financiación inicial parcial, ii) una participación minoritaria en el costo de esas empresas conjuntas durante cinco años como máximo, y iii) la puesta a disposición de equipos, instalaciones y personal,

---

[2850] *ATP Statute*, CE - Prueba documental 532, § 278n(a) (sin cursivas en el original).
[2851] *ATP Statute*, CE - Prueba documental 532, § 278n(b)(1)(B).
[2852] ATPA, CE - Prueba documental 533, § 201(b)(1)(F).

> *a condición* de que *se haga hincapié en* esferas en las que el Instituto tiene experiencia científica y tecnológica, *en resolver problemas genéricos* de ramas de producción específicas, y en hacer que esas ramas de producción sean más competitivas en los mercados mundiales ..." (sin cursivas en el original).

7.1249 Cuando se lee esta disposición en su totalidad, queda claro que no limita la financiación ATP a "ramas de producción específicas" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC ni en ningún otro sentido.

7.1250 En segundo lugar, la ATPA no enumera los "sistemas de información de alta resolución, la fabricación avanzada y los materiales avanzados" como las "ramas de producción específicas" que tienen derecho a recibir financiación ATP. La disposición que citan las Comunidades Europeas deja claro que son ejemplos de las esferas de investigación que financia el ATP. El artículo 201(b)(1)(F) establece lo siguiente:

> "(F) es fundamental que una rama de producción de los Estados Unidos consiga una posición de liderazgo en cuanto al desarrollo, el diseño y la fabricación *en esferas como* los sistemas de información de alta resolución, la fabricación avanzada y los materiales avanzados."[2853]

Los ocho proyectos en litigio están limitados a un grupo de empresas o ramas de producción

7.1251 Por último, las Comunidades Europeas argumentan, subsidiariamente, que *cada uno de los ocho proyectos* en litigio estaba limitado a un "grupo de empresas o ramas de producción".

7.1252 A juicio del Grupo Especial, si no existen una o varias razones por las que no sea apropiado llevar a cabo un análisis a nivel de todo el programa, la especificidad se debe analizar, en general, a nivel del programa de subvenciones en virtud del cual se realizan los distintos pagos (cuando la subvención adopta la forma de un pago y se otorga en virtud de un programa más amplio), y no a nivel de cada pago considerado de forma aislada. Por poner un ejemplo sencillo, supongamos que un gobierno otorga una donación de 100 dólares a todas las empresas de todas las ramas de producción de su territorio, entre ellas la empresa A. Esto parece un ejemplo de manual de subvención que no es específica a tenor del artículo 2 del Acuerdo SMC. Sería absurdo argumentar que la subvención otorgada a la empresa A es específica a tenor del artículo 2 porque el acceso a *esa* subvención, es decir, el *pago* a A considerado de forma aislada se limitaba a una sola empresa, la empresa A.

7.1253 En el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, el Grupo Especial trató de evitar una interpretación del artículo 2 del Acuerdo SMC que diera lugar a este resultado:

> "... 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*".[2854]

[2853] ATPA, CE - Prueba documental 533, § 201(b)(1)(F).

[2854] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.374 (sin cursivas en el original). En el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, la principal cuestión relativa al artículo 2 era si resultaba apropiado analizar determinadas transacciones encaminadas a reestructurar la deuda de Hynix a nivel de cada reestructuración (en cuyo caso resultaba indiscutible que las subvenciones eran específicas para Hynix), o bien al nivel más amplio del marco legislativo. Corea argumentó que el marco legislativo más amplio (la "Ley de

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1254 Desde luego, esto únicamente se aplica cuando cada pago se realiza en virtud de un programa de subvenciones identificable más amplio y se deriva de este programa. En la medida en que una contribución financiera no se otorgue en el marco de un programa de subvenciones identificable más amplio, se debe analizar necesariamente la especificidad a nivel de cada pago. Además, como se ha indicado más arriba, puede haber una o varias razones por las que no sea apropiado realizar el análisis a nivel de todo el programa. A este respecto, los Estados Unidos coinciden en que "no es cierto que siempre se deba analizar la especificidad al nivel de agregación más elevado de las actividades de la autoridad otorgante", y en que "puede ser apropiado analizar la especificidad a un nivel inferior".[2855] Los Estados Unidos argumentan que se trata de una "indagación basada en hechos específicos" y que "la parte reclamante debe ofrecer una base fundamentada para realizar el análisis a ese nivel".[2856] Las Comunidades Europeas parecen estar de acuerdo con estas afirmaciones.[2857]

7.1255 Más arriba hemos llegado a la conclusión de que las Comunidades Europeas no han demostrado que el ATP en su conjunto es específico de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo SMC. En consecuencia, estimamos que la cuestión pertinente es si las Comunidades Europeas han aportado una o varias razones para examinar la especificidad a nivel de cada proyecto en litigio, y no a nivel de todo el ATP. Tras examinar detenidamente las pruebas que tenemos ante nosotros, llegamos a la conclusión de que las Comunidades Europeas no han identificado una base para hacerlo en el caso del ATP. Por consiguiente, concluimos que, a falta de una base fundamentada para realizar el análisis de la especificidad a nivel de cada proyecto, este análisis deberá llevarse a cabo a nivel de todo el ATP. Recordamos que ya hemos rechazado el argumento de las Comunidades Europeas de que el ATP en su conjunto es específico.

7.1256 En síntesis, constatamos que las Comunidades Europeas no han demostrado que las subvenciones otorgadas a Boeing en el marco del ATP son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

e) Conclusión

7.1257 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que los pagos que el DOC efectuó por medio del Programa de tecnología avanzada a empresas conjuntas o consorcios en los que participaba Boeing constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que esas subvenciones son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.**

8. Renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD

a) Introducción

7.1258 Las Comunidades Europeas argumentan que la NASA y el DOD "transfieren" a Boeing ciertos derechos de patente y de utilización de datos. El alcance de la alegación de las Comunidades Europeas está limitado a estos derechos de propiedad intelectual sobre la investigación llevada a cabo *por Boeing* en virtud de sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo con la NASA y el DOD. Las Comunidades Europeas sostienen que esta transferencia" de derechos de propiedad intelectual constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, y que es

---

promoción de la reestructuración empresarial") era el "programa pertinente" a los efectos del análisis del artículo 2 (lo que, de ser correcto, probablemente habría dado lugar a la constatación de que la subvención otorgada a Hynix no era específica). El Grupo Especial *CE - Medidas compensatorias sobre microplaquetas para DRAM* abordó la misma cuestión, relativa a las mismas transacciones.

[2855] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 50, párrafo 143.

[2856] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 50, párrafo 143.

[2857] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 50, párrafo 185.

específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no pueden estimar el valor de esta supuesta subvención, pero estiman que el valor de cinco de las patentes "transferidas" a Boeing asciende a 726 millones de dólares durante el período 1997-2022 (es decir, hasta el último año en que alguna de las cinco patentes valoradas estará en vigor).[2858]

7.1259 Los Estados Unidos argumentan que el hecho de que Boeing conserve determinados derechos de propiedad intelectual en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD no constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y no es específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

b) Las medidas en litigio

7.1260 En la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2859] se afirma que la NASA otorga una subvención a Boeing al permitirle que "explote los resultados" de programas de investigación "por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos {sobre derechos exclusivos limitados ('LERD'), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno", al conceder "a la rama de producción LCA de los Estados Unidos acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno" y al permitir "a la rama de producción LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos".

7.1261 Con respecto al DOD, en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2860] se afirma en términos similares que el DOD otorga una subvención a Boeing al permitirle que "explote los resultados" de actividades de investigación financiadas por ese Departamento "por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno" y al "permitir a la rama de producción {de} LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos".

7.1262 En la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas se indica que la NASA y el DOD conceden este trato a Boeing en virtud de las siguientes leyes, reglamentos y demás medidas (algunos de los cuales son específicos de la NASA, otros específicos del DOD, mientras que algunos guardan relación con las patentes y otros con los derechos de utilización de datos):

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 de febrero de 1983);
- Executive Order 12591 (10 de abril 1987);
- 14 C.F.R. §§ 1245.100 *et seq.*;

[2858] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17; y *Estimates of Benefits from Patent Waivers/Transfers to Boeing/MD*, CE - Prueba documental 20.
[2859] WT/DS353/2, puntos 2 a), 2 f) y 2 g), páginas 6, 8 y 9.
[2860] WT/DS353/2, puntos 3 a) y 3 d), páginas 10 y 12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- 14 C.F.R. §§ 1274.911-1274.914;
- 48 C.F.R. §§ 27.300 *et seq.*;
- 48 C.F.R. §§ 27.400 *et seq.*;
- 48 C.F.R. §§ 227.7100 *et seq.*;
- 48 C.F.R. §§ 227.303 *et seq.*;
- *Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information*, section 4.5.7.1 (NPG 2200.2A).

7.1263 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas aclaran que impugnan todas las patentes que se han transferido a Boeing o a las que se ha renunciado en el marco de todos los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo que Boeing ha suscrito con la NASA y el DOD, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los suscritos en el marco de los programas de investigación y desarrollo específicos de la NASA y el DOD que se enumeran en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas. Según las Comunidades Europeas:

> "... desde el inicio de la presente diferencia, las Comunidades Europeas han venido impugnando, como subvención específica, el suministro por la NASA y el DOD de *todas* las patentes a Boeing en virtud de *todos* los contratos de la NASA y el DOD, *incluso si se derivan de programas que no están siendo específicamente impugnados*".[2861]

7.1264 Con respecto a la asignación de "derechos de utilización de datos", el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas está limitado al trato concedido a Boeing en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA que contienen cláusulas sobre los "datos objeto de derechos exclusivos limitados" (LERD), y a los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo sucritos por Boeing con el DOD en virtud de los cuales el DOD adquirió únicamente derechos "limitados" para "fines gubernamentales" sobre los datos (a diferencia de los "datos objeto de derechos ilimitados"). Las Comunidades Europeas han explicado que por lo demás no impugnan la asignación de derechos de utilización de datos en virtud de contratos de investigación y desarrollo suscritos entre Boeing y la NASA o el DOD:

> "Para ser claros, con respecto a la NASA, las Comunidades Europeas impugnan como subvención la protección, en beneficio de Boeing únicamente, de derechos de utilización de datos financiados por el Gobierno en virtud de las cláusulas sobre los datos objeto de derechos exclusivos limitados ('LERD') que figuran en los programas ACT, HSR, AST y R&T Básico.[2862] Los Estados Unidos reconocen que, con respecto a los LERD, 'Boeing y otros contratistas negociaron para limitar los derechos, *que de lo contrario habrían sido ilimitados y que normalmente corresponderían al Gobierno de los Estados Unidos*, sobre datos expresamente identificados, obtenidos en el curso de la investigación prevista en los contratos'.[2863] Por lo tanto, la NASA proporciona "bienes o servicios que no son de infraestructura

[2861] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 216, párrafo 386 (sin cursivas en el original).

[2862] (*nota del original*) Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 838.

[2863] (*nota del original*) Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 352 (sin cursivas en el original).

> general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, puesto que los derechos de utilización de datos son un tipo de derecho de propiedad intelectual del que normalmente sería titular la NASA, pero que la NASA ha proporcionado a Boeing mediante las disposiciones sobre LERD.
>
> Con respecto al suministro de derechos de utilización de datos por el DOD, las Comunidades Europeas impugnan la práctica de suministrar estos derechos a Boeing en casos en que el Gobierno ha financiado, al menos en parte, las actividades de investigación y desarrollo que han dado lugar a dichos derechos.[2864] Durante la vigencia de los derechos de utilización de datos, el Gobierno "no podrá utilizar datos técnicos ... con fines comerciales, ni autorizar a otras personas a que los utilicen", mientras que los derechos de Boeing sobre estos datos son ilimitados."[2865, 2866]

7.1265 Con respecto a los "secretos comerciales", que parecen ser un subconjunto de los derechos de utilización de datos, el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas se limita a la NASA.[2867]

c) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1266 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que las transferencias de valiosos derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD a Boeing, con inclusión de patentes, derechos sobre secretos comerciales y derechos de utilización de datos, constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A juicio de las Comunidades Europeas, esas transferencias constituyen un suministro de bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. A este respecto, las Comunidades Europeas explican que la palabra "*good*" ("bien") se define como "*{p}roperty or possessions*" ("propiedad o posesiones"); que las patentes y los demás derechos en litigio se suelen considerar *propiedad* intelectual y, como tal, están comprendidos en el Acuerdo sobre los ADPIC; y que la legislación de los Estados Unidos establece expresamente que "las patentes tendrán los atributos de la *propiedad* personal".[2868] Las Comunidades Europeas argumentan subsidiariamente que esas transferencias de derechos de propiedad intelectual constituyen una "condonación de ingresos públicos" que "en otro caso se percibirían" en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1, puesto que las entidades que utilizan derechos de propiedad intelectual de los que es titular el Gobierno "normalmente tendrían que pagar derechos de licencia por esa utilización". Por ejemplo, cuando una entidad trata de utilizar tecnología patentada por la NASA o el DOD, habitualmente debe realizar gestiones para obtener una licencia que exige, entre otras cosas, el pago de regalías.[2869]

7.1267 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden al argumento de los Estados Unidos de que las transferencias/renuncias de derechos de patente y de utilización de datos por la NASA y el DOD no constituyen una contribución financiera porque, de conformidad con la legislación sobre patentes y derecho de autor de los Estados Unidos, los derechos que conservan el contratista y sus empleados "pertenecen a ellos en primer lugar".[2870] Con respecto a los derechos de patente, las Comunidades Europeas sostienen que, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables, estos derechos no "se garantizan al contratista y sus empleados", ni siempre "pertenecen a ellos en primer lugar". Las Comunidades Europeas han examinado las políticas y prácticas de

[2864] (*nota del original*) Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 839.
[2865] (*nota del original*) Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 839, donde se cita 48 C.F.R. § 227.7103-5(b)(4), CE - Prueba documental 590; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 353.
[2866] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 546 y 547.
[2867] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 833.
[2868] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 841.
[2869] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 842.
[2870] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 324, 355 y 356.

la NASA y el DOD con el fin de demostrar que, si no media una renuncia, el titular de la patente es el Gobierno de los Estados Unidos, y no el contratista.[2871] Argumentan que esto mismo sucede en el caso de los derechos de utilización de datos que han impugnado. A este respecto, las Comunidades Europeas aclaran que sólo impugnan como subvención la protección, en favor de Boeing, de derechos de utilización de datos financiados por el Gobierno en virtud de las cláusulas relativas a los datos objeto de derechos exclusivos limitados ("LERD") en el caso de la NASA, y la práctica del DOD de proporcionar a Boeing derechos de utilización de datos cuando el Gobierno ha financiado, al menos en parte, las actividades de investigación y desarrollo que han dado lugar a dichos derechos.[2872]

7.1268 En relación con la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas argumentan que las "renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual" por la NASA y el DOD otorgan "beneficios" a la división de LCA de Boeing. Las Comunidades Europeas argumentan i) que las contribuciones financieras "están relacionadas, al menos en parte, con la producción de todas las LCA de Boeing"; ii) que las contribuciones financieras "proporcionan a la división de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado"; iii) que "no se exige a Boeing que pague nada a cambio" de las renuncias y transferencias de derechos de propiedad intelectual; iv) que Boeing ha recibido valiosos "conocimientos y experiencias" de la investigación y desarrollo aeronáuticos, y v) que son derechos que Boeing "no podría obtener en el mercado sin adquirirlos o adquirir una licencia por el valor de mercado justo y, por lo tanto, se trata de derechos de propiedad "gratuitos" para Boeing".[2873]

7.1269 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden a los argumentos de los Estados Unidos relativos a la existencia de un beneficio. En primer lugar, sostienen que un Miembro de la OMC no puede evitar todas las disciplinas del Acuerdo SMC sencillamente afirmando sin ningún fundamento que todos los aspectos del contrato se basaron en el mercado y se negociaron en condiciones de plena competencia.[2874] En segundo lugar, las políticas de reconocimiento de derechos de propiedad intelectual y de renuncia a los mismos, adaptadas a grandes empresas como Boeing, se aplicaron con el fin de "aumentar la productividad de la economía estadounidense, crear nuevos empleos y mejorar la posición de los Estados Unidos en el comercio mundial", al menos según el Presidente de los Estados Unidos, y *no* se aplicaron porque el Gobierno "tuviera dificultades para encontrar contratistas dispuestos a recibir fondos públicos".[2875] En tercer lugar, las Comunidades Europeas argumentan que la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD se aparta de la práctica comercial normal porque "{g}eneralmente, cuando las sociedades privadas financian a otras entidades para que lleven a cabo actividades de investigación en su nombre, conservan plenos derechos sobre cualquier propiedad intelectual creada".[2876] Para respaldar esta afirmación, las Comunidades Europeas hacen referencia a un artículo relativo a los derechos de propiedad intelectual y la investigación sobre células madre[2877] y a una declaración de Regina Dieu, abogada del Departamento jurídico de contratación industrial de Airbus SAS, quien afirma que cuando Airbus financia un proyecto de investigación y desarrollo es titular único y exclusivo de toda propiedad intelectual creada o adquirida durante la ejecución del proyecto o en relación con él.[2878] Además, las Comunidades Europeas citan[2879] un artículo sobre investigación conjunta[2880], un curso de formación de la OMPI[2881] y un

[2871] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 538-541.
[2872] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 546 y 547.
[2873] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 849-851.
[2874] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 549, 550 y 552.
[2875] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 551 y 559.
[2876] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 553.
[2877] Sean M. O'Connor, *"Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?" 39 New Eng. L. Rev. 665* (2005), CE - Prueba documental 1212, página 669.
[2878] Declaración de Regina Dieu, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1178.
[2879] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 553-556.

contrato suscrito por Boeing y el Instituto Nacional de Investigación Aeronáutica de la Wichita State University.[2882]

7.1270 En cuanto a la especificidad, las Comunidades Europeas argumentan que las renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Afirman que el fundamento legislativo de los programas de investigación y desarrollo de la NASA (en virtud de los cuales se crea la propiedad intelectual) es la Ley del Espacio, que limita estos programas a las ramas de producción que pueden cumplir los objetivos de dicha Ley. En consecuencia, las transferencias de derechos de propiedad intelectual de la NASA, todos ellos derivados de actividades de investigación y desarrollo financiadas por la NASA, son específicas para las empresas que participan en actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica y el espacio. Asimismo, todas las transferencias de derechos de propiedad intelectual del DOD se derivan de actividades de investigación y desarrollo financiadas por este organismo, que son específicas para el grupo de ramas de producción relacionadas con la defensa capaces de realizar estas actividades especializadas.[2883] Las Comunidades Europeas también argumentan que las transferencias de derechos de propiedad intelectual son específicas *de facto* a tenor del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, basándose en la participación de Boeing en los contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD.[2884]

7.1271 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden a los argumentos de réplica de los Estados Unidos sobre la especificidad afirmando que, por lo que respecta a la asignación de derechos de propiedad intelectual, no es pertinente que otros organismos gubernamentales de los Estados Unidos sigan las mismas prácticas que la NASA y el DOD. Las Comunidades Europeas argumentan que "{e}s importante recordar que el párrafo 1 a) del artículo 2 ofrece al reclamante dos alternativas (como lo denota la utilización de la palabra "o") para demostrar *de jure* la existencia de especificidad, es decir, que el reclamante puede demostrar que "la autoridad otorgante ... limit{a} explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas", *o* que "la legislación en virtud de la cual actú{a} la autoridad otorgante limit{a} explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas". Las Comunidades Europeas explican que la "segunda alternativa no se refiere, sin embargo, a la 'legislación en virtud de la cual se aplica el *programa de subvenciones*', sino que se refiere a la 'legislación en virtud de la cual actúa la *autoridad otorgante*'". Reiteran que "en este caso, las autoridades otorgantes en cuestión son la NASA y el DOD, y actúan en virtud de sus propias leyes y reglamentos, como la Ley del Espacio de la NASA".[2885]

d) Argumentos de los Estados Unidos

7.1272 Los Estados Unidos argumentan que las transferencias/renuncias de derechos de patente y de utilización de datos por la NASA y el DOD no constituyen una contribución financiera porque, de conformidad con la legislación sobre patentes y derecho de autor de los Estados Unidos, los derechos que conservan el contratista y sus empleados "pertenecen a ellos en primer lugar".[2886] Por consiguiente, ni la NASA ni el DOD ofrecen ninguna "contribución" a Boeing, financiera o de otro tipo. En cambio, es Boeing quien transfiere ciertos derechos de propiedad intelectual a la NASA

[2880] Rochelle Cooper Dreyfuss, *"Collaborative Research: Conflicts on Authorship, Ownership and Accountability", 53 Vand. L. Rev. 1161* (2000), CE - Prueba documental 1228, página 1212.

[2881] OMPI-MOST, *"Intermediate Training Course on Practical Intellectual Property Issues in Business"*, 13 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 1229, páginas 42 y 43.

[2882] *Contract Between Boeing Commercial Airplane Group Wichita Division and Wichita State University, Contract Nº 000051728*, 4 de noviembre de 2002, CE - Prueba documental 1231.

[2883] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 852 y 853.

[2884] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 854 y 855.

[2885] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 577.

[2886] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 324, 355 y 356.

y el DOD en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo en litigio cuando concede al Gobierno una licencia libre de regalías para utilizar invenciones y datos obtenidos en el marco del contrato o acuerdo. En relación con los derechos de patente, los Estados Unidos argumentan que la alegación de las Comunidades Europeas de que el DOD y la NASA hicieron una contribución financiera al "transferir" derechos de patente o "renunciar" a ellos es errónea por varios motivos. Básicamente, "el inventor es el titular de los derechos de patente en primer lugar", y la única "transferencia de derechos" posible derivada del contrato es del inventor al Gobierno, y no *viceversa*. Además, las Comunidades Europeas incurren en error al afirmar que la cesión de derechos de patente en el marco de un contrato gubernamental constituye el suministro de un bien de conformidad con el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC o la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2887] Por lo que respecta a los derechos de utilización de datos, los Estados Unidos argumentan, en el mismo sentido, que no puede haber un "suministro" a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 cuando el Gobierno confirma los derechos de quien ha generado los datos y no añade nada más y que, puesto que el DOD y la NASA simplemente permitieron a Boeing conservar los derechos de propiedad intelectual que le correspondían de conformidad con la legislación general sobre derecho de autor, estos organismos no "condonaron ningún ingreso público" en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.[2888]

7.1273 Los Estados Unidos reiteran este argumento en su segunda comunicación escrita, en la que sostienen que "la afirmación de las CE de que el Gobierno transfirió derechos de propiedad intelectual a Boeing invierte lo que en realidad ocurrió, a saber, que Boeing transfirió derechos de propiedad intelectual al Gobierno".[2889] Los Estados Unidos reiteran que los derechos de propiedad intelectual no son "bienes" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, de forma que, incluso si hubiera habido una "transferencia" de derechos de propiedad intelectual de la NASA o el DOD a Boeing, esta "transferencia" no constituiría un suministro de "bienes" en el sentido de dicha disposición.[2890]

7.1274 En lo tocante a la existencia de un beneficio, los Estados Unidos argumentan en su primera comunicación escrita que, incluso si el Grupo Especial llegara a la conclusión de que existe una contribución financiera, "el trato identificado por las CE no otorga un beneficio". Afirman que el valor de los derechos de patente está incluido en el intercambio de valores sobre el que se pusieron de acuerdo el Gobierno y el contratista al negociar el contrato inicial.[2891] Los Estados Unidos también afirman que "las cláusulas sobre patentes que figuran en los contratos del Gobierno de los Estados Unidos, aun consideradas individualmente, dan muestra de un cierto equilibrio entre las partes".[2892] Tampoco están de acuerdo con el intento de las Comunidades Europeas de basar la existencia del beneficio a que se refiere el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC en una consideración *ex post facto* del valor de los derechos de propiedad intelectual en el marco de determinados contratos y acuerdos.[2893] En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas no han aportado nada que justifique su afirmación de que la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD es contraria a lo que habrían negociado los participantes en el mercado en condiciones de plena competencia con arreglo a los puntos de referencia de mercado pertinentes.[2894]

[2887] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 317.
[2888] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 356.
[2889] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 100-105.
[2890] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 331; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 127.
[2891] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 326-328.
[2892] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 326-329.
[2893] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 330 y 331.
[2894] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 106 y 107.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1275 Por lo que respecta a la especificidad, los Estados Unidos sostienen que las "transferencias" de derechos de propiedad intelectual por la NASA y el DOD no son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. A juicio de los Estados Unidos, el trato que impugnan las Comunidades Europeas -es decir, la conservación de sus derechos de patente por los contratistas de la NASA- se deriva de los reglamentos de contratación de la NASA y de los reglamentos sobre renuncia a patentes, que a su vez se basan en la política establecida por el Memorándum Presidencial de 18 de febrero de 1983 y la Orden Ejecutiva 12591. Los Estados Unidos explican que estas normativas "se aplican a todos los departamentos y organismos federales en general" y que "el trato de fondo" en cuestión no es específico de las actividades de investigación y desarrollo en las esferas de la aeronáutica y el espacio, sino que "es el mismo trato que se concede a todos los contratistas en el marco de los contratos de investigación y desarrollo del Gobierno estadounidense". Según los Estados Unidos, no hay nada en los apartados a) o b) del párrafo 1 del artículo 2 que sugiera que "la utilización de un procedimiento específico de un organismo menoscaba la disponibilidad general del trato que concede". Los Estados Unidos argumentan que esto se aplica incluso en mayor medida al DOD.[2895] También responden a los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la especificidad *de facto* aduciendo que las Comunidades Europeas no han demostrado que Boeing obtuviera una parte desproporcionada de la financiación para investigación y desarrollo de la NASA y el DOD.[2896] En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que "la ley y el Memorándum Presidencial de 1983 hacen este trato accesible a *todos* los contratistas de investigación y desarrollo del Gobierno, sin limitación a una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción específicas".[2897]

e) Evaluación realizada por el Grupo Especial

i) Derechos de patente

7.1276 El Grupo Especial no considera necesario resolver la cuestión de si la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una contribución financiera que otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC porque, a juicio del Grupo Especial, está claro que la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de la NASA y el DOD no es específica para un "grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. La razón es que la asignación de derechos de patente es uniforme en el marco de todos los contratos, acuerdos y donaciones de investigación y desarrollo del Gobierno, respecto de todos los departamentos y organismos gubernamentales de los Estados Unidos, para todas las empresas de todos los sectores. En todos los casos, el contratista, asociado o receptor es titular de cualquier invención (es decir, de los derechos de patente) que conciba en el curso de la investigación financiada por el Gobierno de los Estados Unidos; sin embargo, el Gobierno recibe una licencia libre de regalías, "para fines y usos gubernamentales", que le permite utilizar la invención de que se trate.

7.1277 Antes de 1980, los Estados Unidos aplicaban una política general que consistía en adjudicarse todos los derechos de patente sobre las invenciones concebidas por los contratistas en el marco de contratos de investigación y desarrollo financiados por el Gobierno (para después otorgar licencias no exclusivas a cualquier solicitante que deseara utilizar la invención en cuestión, incluido el contratista).[2898] En 1980, el Gobierno de los Estados Unidos cambió la política que regía la asignación de derechos de patente en el marco de contratos de investigación y desarrollo financiados por el Gobierno Federal y empezó a conceder a los contratistas la titularidad de las patentes sobre

[2895] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 335 y 336.
[2896] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 338 y 339.
[2897] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 108.
[2898] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 806; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 314.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

cualquier invención que obtuvieran en el marco de dichos contratos (y a recibir una licencia limitada "para uso gubernamental" que le permite utilizar la invención sin pagar regalías al contratista). Inicialmente, la nueva política se aplicaba sólo a las organizaciones sin fines de lucro y las pequeñas empresas, y con posterioridad se amplió para conceder el mismo trato a todos los contratistas del Gobierno, independientemente de su tamaño o de que tuvieran o no fines de lucro.

7.1278 La política se aplicaba a través de una serie de instrumentos jurídicos. A los efectos del presente asunto, hay cinco instrumentos jurídicos pertinentes:

a) la denominada **Ley Bayh-Dole**, por la que se puso en aplicación la política en 1980, codificada en 35 U.S.C. §§ 200-212 (titulada "*Patent Rights in Inventions Made with Federal Assistance*" (Derechos de patente de invenciones obtenidas con ayuda federal))[2899];

b) un **Memorándum Presidencial** de 1983 a los directores de los departamentos y organismos del poder ejecutivo (titulado "*Government Patent Policy*" (Política del Gobierno en materia de patentes)) que ampliaba el alcance de la política a todos los contratistas del Gobierno, independientemente de su tamaño o de que tuvieran o no fines de lucro [2900];

c) una **Orden Ejecutiva** de 1987 (titulada "*Facilitating access to science and technology*" (Facilitación del acceso a la ciencia y la tecnología)) a la que finalmente se incorporaron los términos del Memorándum Presidencial de 1983[2901];

d) el correspondiente **reglamento federal general** de aplicación de la Ley Bayh-Dole, el Memorándum Presidencial de 1983 y la Orden Ejecutiva de 1987, que figura en 48 C.F.R. §§ 27.300-27.306 (titulado "*Patent Rights Under Government Contracts*" (Derechos de patente en el marco de contratos gubernamentales))[2902];

e) el **reglamento específico de la NASA** (titulado "*Patents and Other Intellectual Property Rights*" (Patentes y demás derechos de propiedad intelectual)), cuya parte 1 se titula "*Patent Waiver Regulations*" (Reglamento sobre la renuncia a patentes)), contenido en 14 C.F.R. §§ 1245, por el que se aplicaba esta política[2903].

7.1279 El fundamento de las normas que rigen la asignación de derechos de patente en los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos se establece en la **Ley Bayh-Dole** (que se aplica únicamente a organizaciones sin fines de lucro y pequeñas empresas) bajo el epígrafe "*Policy and Objective*" (Políticas y objetivos) (§ 200):

> "La política y el objetivo del Congreso consisten en emplear el sistema de patentes para fomentar la utilización de invenciones obtenidas en actividades de investigación y desarrollo que reciben apoyo federal; alentar la máxima participación de las pequeñas empresas en las actividades de investigación y desarrollo que reciben apoyo federal; fomentar la colaboración entre empresas comerciales y organizaciones sin fines de lucro, incluidas las universidades; garantizar que las invenciones obtenidas por organizaciones sin fines de lucro y pequeñas empresas se utilicen de modo que impulsen la libre competencia y el espíritu de empresa sin obstaculizar indebidamente

[2899] CE - Prueba documental 558.
[2900] CE - Prueba documental 560.
[2901] CE - Prueba documental 561.
[2902] CE - Prueba documental 559.
[2903] CE - Prueba documental 572.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> futuras investigaciones y futuros descubrimientos; fomentar la comercialización y la puesta a disposición del público de las invenciones obtenidas en los Estados Unidos por las ramas de producción y los trabajadores estadounidenses; garantizar que el Gobierno obtenga, en las investigaciones que reciben apoyo federal, derechos suficientes para satisfacer sus necesidades y proteger al público de la no utilización o la utilización poco razonable de las invenciones; y reducir al mínimo los costos de la administración de las políticas en esta esfera."

7.1280 El **Memorándum Presidencial** de 1983, que extendió el trato previsto en la Ley Bayh-Dole a todos los contratistas independientemente de su tamaño o de que tuvieran o no fines de lucro, estaba acompañado por una "hoja informativa" en la que se explicaba lo siguiente:

> "Las invenciones desarrolladas con ayuda del Gobierno constituyen un valioso recurso nacional. Con los incentivos adecuados, el sector privado seguirá desarrollando comercialmente muchas de esas invenciones. Los nuevos productos y procesos resultantes aumentarán la productividad de la economía de los Estados Unidos, crearán nuevos empleos y mejorarán la posición de los Estados Unidos en el comercio mundial. La política prevista en el Memorándum está concebida para ofrecer dichos incentivos."

7.1281 La **Orden Ejecutiva** de 1987 titulada "*Facilitating access to science and technology*" (Facilitación del acceso a la ciencia y la tecnología) dice, en su parte pertinente, lo siguiente:

> "Artículo 1. Transferencia de tecnologías financiadas por el Gobierno Federal.
>
> (a) El Director de cada departamento y organismo del poder ejecutivo fomentará y facilitará, en la medida que permita la ley, la colaboración entre los laboratorios federales, las administraciones estatales y locales, las universidades y el sector privado, en particular las pequeñas empresas, para apoyar la transferencia de tecnología al mercado.
>
> (b) El Director de cada departamento y organismo del poder ejecutivo, en el marco general de la asignación de fondos y en la medida que permita la ley:
>
> ...
>
> (4) fomentará la comercialización, conforme a mi Memorándum a los directores de los departamentos y organismos del poder ejecutivo de 18 de febrero de 1983, de los resultados patentables de la investigación financiada por el Gobierno Federal concediendo a todos los contratistas, independientemente de su tamaño, la titularidad de las patentes realizadas, en todo o en parte, con fondos federales, a cambio de la utilización libre de regalías por el Gobierno o en su nombre."

7.1282 El reglamento de aplicación general y el específico de la NASA (citados en los puntos d) y e) *supra*) expresan en términos similares el fundamento de la asignación de derechos de patente.

7.1283 Las normas que rigen la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos no han cambiado en lo fundamental desde la aprobación de la Ley Bayh-Dole.[2904]

[2904] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 319.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1284 Las leyes y reglamentos de los Estados Unidos que se citan más arriba ofrecen a los contratistas gubernamentales la posibilidad de conservar, con algunas limitaciones, la titularidad de las invenciones resultantes de acuerdos de financiación con el Gobierno estadounidense.[2905] Los contratistas reciben derechos de patente que abarcan tecnologías "concebidas o puestas en práctica por primera vez durante la realización del trabajo" en el marco de "cualquier contrato, donación o acuerdo de cooperación suscrito entre cualquier organismo federal ... y cualquier contratista para la realización de actividades experimentales, de desarrollo o de investigación financiadas en todo o en parte por el Gobierno Federal".[2906]

7.1285 Estos derechos de patente autorizan al contratista a evitar que cualquier otra entidad explote las tecnologías protegidas por la patente, y permiten a la empresa autorizar mediante licencia a otros a utilizar dichas tecnologías a cambio de una compensación. Concretamente, una patente estadounidense da derecho a "excluir a otros de la fabricación, utilización, oferta para la venta o venta" de la invención en los Estados Unidos, o de la "importación" de la invención en los Estados Unidos, durante un período de tiempo limitado (en la actualidad, un mínimo de 20 años a partir de la fecha de solicitud).[2907] Además, como titular de la patente, el contratista tiene también derecho a ceder la patente o transferirla por sucesión, y a concluir contratos de licencia con terceros. No obstante, existe una limitación a las licencias exclusivas que el contratista puede conceder a terceros: "cualquier producto que incorpore la invención o se produzca mediante su utilización {debe} ser fabricado sustancialmente en los Estados Unidos".[2908]

7.1286 El Gobierno de los Estados Unidos recibe "una licencia no exclusiva, intransferible, irrevocable y totalmente desembolsada para explotar en favor de los Estados Unidos o en su nombre cualquier invención en todo el mundo".[2909] Los derechos de patente del Gobierno de los Estados Unidos adoptan la forma de una licencia de utilización de la invención para cualesquiera "usos gubernamentales", lo que incluye la utilización de la patente por cualquier contratista del Gobierno que participe en "actividades gubernamentales". Esta licencia no abarca el derecho a desarrollar tecnología patentada para su venta comercial.[2910] El Gobierno de los Estados Unidos también recibe ciertos derechos "de intervención", una disposición que faculta al organismo federal para obligar al contratista, en ciertas circunstancias limitadas, a conceder una licencia a los solicitantes en términos que sean razonables en las circunstancias, o para conceder él mismo la licencia. Ningún departamento u organismo gubernamental de los Estados Unidos ha ejercido nunca estos derechos de intervención en relación con patente o contrato alguno.[2911]

7.1287 La Ley del Espacio establece que toda invención realizada en virtud de un contrato con la NASA "será propiedad exclusiva de los Estados Unidos y, si dicha invención es patentable, se extenderá una patente a los Estados Unidos", a menos que la NASA renuncie a ella.[2912] Para cumplir el **Memorándum Ejecutivo** de 1983 del Presidente Reagan, al que se hace referencia más arriba, la NASA elaboró un reglamento en virtud del cual renuncia en general, en favor de grandes empresas como Boeing, a sus derechos de patente sobre invenciones desarrolladas en el marco de la

[2905] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 810 (donde se citan 35 U.S.C. § 202(a), CE - Prueba documental 558, y 48 C.F.R. § 27.302, CE - Prueba documental 559).
[2906] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 811 (donde se citan 35 U.S.C. § 201(e) y (b), CE - Prueba documental 558).
[2907] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 812 (donde se citan 35 U.S.C. § 154(a)(2), CE - Prueba documental 562, y 35 U.S.C. § 271(a), CE - Prueba documental 563).
[2908] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 815 (donde se cita 35 U.S.C. § 204, CE - Prueba documental 558).
[2909] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 813 (donde se citan 35 U.S.C. § 202(c)(4), CE - Prueba documental 558, y 48 C.F.R. § 27.302(c), CE - Prueba documental 559).
[2910] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 813.
[2911] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 814.
[2912] 42 U.S.C. § 2457(a), CE - Prueba documental 571.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

investigación financiada por la NASA.[2913] De conformidad con este **reglamento específico de la NASA**, ésta renuncia a dichos derechos, en parte con el fin de "impulsar la pronta utilización, el rápido desarrollo y la constante disponibilidad de {la} nueva tecnología con fines comerciales".[2914] El reglamento sobre renuncia a patentes de la NASA permite solicitar la renuncia en dos momentos: i) antes de que se obtenga la invención, por lo que respecta a toda invención que se pueda obtener en el marco de un contrato; y ii) después de que se notifique una invención, con posterioridad a la obtención de ésta.[2915]

7.1288 Cuando la NASA renuncia a derechos de patente, hace oficial esta renuncia a través de un "instrumento de renuncia" en el que se establece, por ejemplo, lo siguiente:

> "{e}l Administrador renuncia a los derechos de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos en los Estados Unidos de América y en los siguientes países: ... y, en virtud del presente instrumento, traspasa al receptor de la renuncia todo derecho, titularidad e interés sobre toda invención que se pueda concebir o poner en práctica por primera vez durante la realización de las actividades previstas en el contrato arriba identificado. ...".[2916]

7.1289 El reglamento establece la presunción general de que se aceptarán las solicitudes de renuncia presentadas oportunamente por empresas de los Estados Unidos "a menos que la Junta {de invenciones y contribuciones de la NASA} considere que se protegerán mejor los intereses de los Estados Unidos restringiendo o eliminando todos los derechos del contratista o parte de ellos" en determinadas situaciones que se enumeran.[2917] El reglamento trata las situaciones en las que no se puede renunciar a patentes, entre ellas los casos en que "el contratista no está ubicado en los Estados Unidos o no tiene una sede comercial en los Estados Unidos".[2918] Según un estudio de la Oficina Nacional de Investigación Económica, a principios del decenio de 1980 la NASA "en lo esencial concedía automáticamente las renuncias" a patentes.[2919]

7.1290 A juicio de los Estados Unidos, las cláusulas sobre derechos de patente que la NASA y el DOD incluyen en sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo se han "unificado para los dos organismos".[2920] La NASA mantiene cláusulas diferentes para grandes y medianos contratistas, en oposición a las pequeñas empresas, las universidades y otras instituciones de investigación, pero las cláusulas son uniformes con respecto a cada grupo.[2921] El reglamento sobre contratación de

---

[2913] 14 C.F.R. §§ 1245.100 *et. seq.*, § 1245.103, CE - Prueba documental 572. El reglamento no se aplica a pequeñas empresas u organizaciones sin fines de lucro, que se rigen por las disposiciones de la Ley de Patentes de los Estados Unidos relativas a la transferencia de patentes por el Gobierno (35 U.S.C. §§ 200-212, CE - Prueba documental 558). Véase también 14 C.F.R. § 1245.101, CE - Prueba documental 572.

[2914] 14 C.F.R. § 1245.103(a), CE - Prueba documental 572. Como en el caso de las patentes transferidas en virtud de las leyes sobre patentes de los Estados Unidos, los derechos de patente a los que renuncia la NASA de conformidad con su reglamento no son ilimitados, puesto que la NASA conserva para sí el derecho a utilizar la tecnología patentada o a conceder licencias obligatorias por medio de los derechos "de intervención".

[2915] 14 C.F.R. §§ 1245.104, 1245.105, CE - Prueba documental 572.

[2916] *NASA, Instrument of Waiver (Domestic and Foreign Rights), Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles*, CE - Prueba documental 1227.

[2917] 14 C.F.R. § 1245.104(b), CE - Prueba documental 572. Véase también § 1245.105(b)(1), CE - Prueba documental 572.

[2918] 14 C.F.R. § 1245.104(b)(1), CE - Prueba documental 572.

[2919] *National Bureau of Economic Research, Evidence from Patents and Patent Citations on the Impact of NASA and other Federal Labs on Commercial Innovation*, mayo de 1997, CE - Prueba documental 574, página 8.

[2920] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 328.

[2921] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 328, nota 436.

la NASA exige que se incluya una de estas dos cláusulas, la 1852.227-70 (nuevas tecnologías) o la 1852.227-71 (solicitudes de renuncia a derechos sobre invenciones), en los contratos de este organismo con grandes y medianos contratistas.[2922] Estas son algunas de las numerosas cláusulas unificadas que se han incorporado por referencia a los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA.[2923]

7.1291 A diferencia de la NASA, el DOD no cuenta con su propio reglamento detallado sobre transferencia de patentes a grandes empresas. En su lugar, el DOD suele valerse de las partes pertinentes de la Ley Bayh-Dole y el Memorándum Ejecutivo de 1983 que amplían la política a las grandes empresas[2924], así como del correspondiente reglamento general de aplicación de estos instrumentos.[2925] La disposición pertinente de la Ley Bayh-Dole es 35 U.S.C. § 202(a), ampliada a las grandes empresas por el Memorándum Ejecutivo de 1983, que prevé que un contratista "puede ... optar por mantener el derecho a cualquier invención {financiada por el Gobierno}", a menos que, en determinadas circunstancias, el DOD decida suprimir esta posibilidad.[2926] Por ejemplo, el DOD puede suprimir la posibilidad de "opción" "en circunstancias excepcionales, cuando el organismo determine que la restricción o eliminación del derecho a conservar la titularidad de cualquier invención impulsará mejor la política y los objetivos de este capítulo".[2927]

7.1292 Como se ha señalado más arriba, a juicio de los Estados Unidos las cláusulas sobre derechos de patente que la NASA y el DOD incluyen en sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo se han "unificado para los dos organismos".[2928] Según los Estados Unidos, el DOD incluye cláusulas unificadas en todos los contratos que suscribe, y "cláusulas equivalentes" en los acuerdos.[2929] El DOD suele aplicar este aspecto de la legislación de los Estados Unidos, junto con los términos del Memorándum Ejecutivo de 1983, incorporando determinadas cláusulas a los contratos de investigación y desarrollo. En el caso de los contratos de investigación y desarrollo con medianas o grandes empresas, el DOD utiliza la cláusula uniforme 52.227-12 (Derechos de patente - Retención por el contratista - Modelo extenso).[2930] Como en el caso de las disposiciones sobre patentes de los contratos de la NASA, estas son algunas de las numerosas cláusulas unificadas que se han incorporado por referencia a los contratos.[2931]

[2922] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 322.

[2923] Véase, por ejemplo, *NASA Contract NAS1-18889 with Boeing Commercial Airplanes for Research and Development in Advance Technology Composite Aircraft Structures*, 12 de mayo de 1989, CE - Prueba documental 329, página 10, que incluye *NASA/FAR Supplement clause number 18-52.227-70 entitled "New Technology (APR 1988)"*.

[2924] Las disposiciones de la Ley de Patentes de los Estados Unidos relativas a "los derechos de patente de invenciones obtenidas con ayuda federal", codificadas en 35 U.S.C. §§ 200-212, se aplican a cualquier "organismo federal". 35 U.S.C. § 201(a), CE - Prueba documental 558. Por "organismo federal" se entiende "cualquier organismo del poder ejecutivo definido en el artículo 105 del título 5 y los departamentos militares definidos en el artículo 102 del título 5". *Ibid.* A su vez, el artículo 102 del título 5 establece que los departamentos militares son el Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea. 5 U.S.C. § 102, CE - Prueba documental 581.

[2925] 48 C.F.R. §§ 27.300-27.306, CE - Prueba documental 559. Estas disposiciones, que forman parte del Reglamento Federal sobre Adquisiciones ("FAR"), se aplican a "todos los organismos del poder ejecutivo", en cuya definición está incluido el DOD. 48 C.F.R. § 1.101 (objetivo del FAR), CE - Prueba documental 582; 48 C.F.R. § 2.101 (donde se define "organismo del poder ejecutivo"), CE - Prueba documental 583.

[2926] 35 U.S.C. §§ 200-212, *"Patent Rights in Inventions Made with Federal Assistance"*, § 202(a), CE - Prueba documental 558.

[2927] 35 U.S.C. § 202(a), CE - Prueba documental 558.

[2928] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 328.

[2929] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 338.

[2930] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 321.

[2931] Véase, por ejemplo, *Air Force Contract F33615-91-C-5716 with Boeing regarding Design and Manufacturing of Low Cost Composite Fuselage*, 24 de julio de 1991, CE - Prueba documental 507, página 27

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1293 A juicio del Grupo Especial, el reglamento específico de la NASA destinado a aplicar esta política del Gobierno de los Estados Unidos no se puede analizar, a los efectos del artículo 2 del Acuerdo SMC, de manera aislada de la política y el marco jurídico más amplios a los que da aplicación. El enfoque de las Comunidades Europeas de restringir el análisis de la especificidad a la medida por medio de la cual la NASA aplica la política más amplia del Gobierno de los Estados Unidos plantea varios problemas. En primer lugar, el enfoque de la especificidad que propugnan las Comunidades Europeas daría lugar a resultados anómalos. Por ejemplo, según el enfoque de las Comunidades Europeas, si una autoridad otorgante introdujera una subvención ampliamente disponible mediante un único instrumento legislativo, esta subvención no sería específica en el sentido del artículo 2. Sin embargo, si la autoridad otorgante introdujera exactamente la misma subvención ampliamente disponible, pero la concediera a cada rama de producción aprobando instrumentos legislativos distintos, ello daría lugar a una constatación de especificidad en el caso de que el reclamante hubiera definido la medida impugnada como uno solo de los instrumentos legislativos. Como señalan los Estados Unidos en sus comunicaciones, quizá las Comunidades Europeas hayan amalgamado "la cuestión de un elemento de una alegación (si una medida es subvención) con las pruebas (lo que hay que demostrar para establecer la alegación)".[2932] El enfoque propugnado por las Comunidades Europeas hace que el análisis de la especificidad dependa de la forma en que la parte reclamante decida definir la medida que impugna.

7.1294 Por estos motivos, el Grupo Especial constata que, suponiendo a efectos de argumentación[2933] que la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y

---

(en la que se incorpora por referencia la cláusula 18-52.227-12 del FAR titulada "Derechos de patente - Retención por el contratista (Modelo amplio) (junio de 1989)".)

[2932] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 34, párrafo 116.

[2933] En el asunto *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, el Órgano de Apelación ofreció la siguiente orientación sobre la utilización de supuestos a efectos de argumentación por los grupos especiales:

> "Observamos que el recurso a una suposición a efectos de argumentación es una técnica jurídica que puede utilizar la autoridad encargada de resolver un asunto con el fin de aumentar la simplicidad y eficiencia en la adopción de sus decisiones. Aunque los grupos especiales y el Órgano de Apelación pueden optar por emplear esta técnica en circunstancias especiales, posiblemente ésta no ofrezca una base sólida para sustentar conclusiones jurídicas. El empleo de esta técnica puede dificultar una enunciación clara de las normas pertinentes de la OMC y crear problemas de implementación. El recurso a esta técnica también puede ser problemático para determinados tipos de cuestiones jurídicas, por ejemplo las que se refieren a la jurisdicción de un grupo especial o a cuestiones preliminares de las que depende el fondo de un análisis ulterior."
>
> Informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 213.

Hemos recurrido, a efectos de argumentación, al supuesto de que la asignación de derechos de patente es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y hemos pasado directamente al asunto de la especificidad en el marco del artículo 2 del Acuerdo SMC por los siguientes motivos. En primer lugar, la cuestión de si la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD con Boeing constituye una contribución financiera, en forma de suministro de bienes en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC o en cualquier otra forma, es potencialmente difícil; por el contrario, la cuestión de si la supuesta subvención es específica es más sencilla. (Acerca de la cuestión de si la asignación de derechos de patente en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD con Boeing lleva aparejada una contribución financiera en forma de "suministro" de "bienes" o de cualquier otra forma, véanse la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 841 y 842; la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 317-325 y 331; la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 536-548; la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 127, y las observaciones conexas de las Comunidades Europeas; la declaración oral de Australia, párrafos 28-34; y la comunicación escrita del Canadá, párrafos 3-9.) En otras

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

desarrollo de la NASA y el DOD con Boeing entraña una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas no han demostrado que tal subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

ii) Derechos de utilización de datos y secretos comerciales

7.1295 El Grupo Especial examinará ahora el argumento de las Comunidades Europeas según el cual la asignación de derechos de utilización de datos (incluidos los secretos comerciales) constituye una subvención específica. Comenzaremos con una explicación de los tipos de "derechos de utilización de datos" impugnados por las Comunidades Europeas en la presente diferencia, a saber, los "datos objeto de derechos exclusivos limitados" y el trato de los derechos "limitados" de utilización de datos del Gobierno. A continuación abordaremos la cuestión de si las Comunidades Europeas han presentado pruebas sobre este trato fuera del contexto de los 8 programas de investigación y desarrollo de la NASA y los 23 programas RDT&E del DOD que han impugnado. Después examinaremos la cuestión de si se pueden analizar los datos objeto de derechos exclusivos limitados y el trato de los derechos "limitados" de utilización de datos del Gobierno concedidos a Boeing en el marco de los programas impugnados y si se puede constatar que constituyen una contribución financiera adicional y distinta, habida cuenta de que ya hemos constatado que los pagos y el acceso a instalaciones concedidos a Boeing en virtud del mismo conjunto de contratos y acuerdos constituyen subvenciones sobre la base, entre otras cosas, de los datos objeto de derechos exclusivos limitados y el trato de los derechos "limitados" de utilización de datos del Gobierno que están siendo impugnados.

7.1296 Como norma general, los contratistas son titulares de todos los datos técnicos (es decir, de los derechos de utilización de los datos) obtenidos con financiación del Gobierno de los Estados Unidos, y pueden utilizarlos para sus propios fines comerciales. Como en el caso de las patentes, el Gobierno recibe una "licencia"[2934] libre de regalías para utilizar los datos técnicos y científicos obtenidos con financiación pública al llevar a cabo la investigación. En una publicación del DOD citada por ambas partes en el presente asunto se explica lo siguiente:

> "Por 'producción de resultados en materia de propiedad intelectual' se entiende la obligación contractual de presentar resultados en materia de propiedad intelectual cuyo contenido y formato están preestablecidos. El Gobierno puede ser titular del soporte físico en el que se presenta la propiedad intelectual pero en general no será titular de los derechos de propiedad intelectual. Por 'derechos de licencia' se entiende la facultad del Gobierno para utilizar, reproducir, modificar y divulgar los resultados en la esfera de la propiedad intelectual. ... Como norma general, en el marco de los contratos gubernamentales se permite al contratista-generador conservar la titularidad de los datos técnicos y programas informáticos que haya desarrollado, y el Gobierno recibe únicamente una licencia para utilizarlos. El DOD no es 'titular' de los datos

---

palabras, nos hemos valido de este supuesto a efectos de argumentación para "aumentar la simplicidad y eficiencia" en la adopción de nuestras decisiones. En segundo lugar, habiendo constatado que la supuesta subvención no es específica en el sentido del artículo 2, el recurso a este supuesto a efectos de argumentación no crea problemas ni dificultades desde el punto de vista de la "implementación" de las recomendaciones y resoluciones del OSD. En tercer lugar, la cuestión de si la asignación de derechos de patente constituye o no una subvención no "se refiere a la jurisdicción" del Grupo Especial. Por último, lo sustancial de nuestro análisis en el marco del artículo 2 no depende de si las medidas en litigio están debidamente caracterizadas como subvenciones en el sentido del artículo 1.

[2934] Véanse, por ejemplo, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 216, donde se explica que en el marco de sus contratos de investigación y desarrollo la NASA recibe "una licencia irrevocable y totalmente desembolsada para utilizar los datos y cualquier invención obtenidos en el marco del contrato"; y la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, sección VI.C, titulada "La asignación de *derechos de licencia* sobre los datos en el marco de los contratos de la NASA y el DOD no constituye una contribución financiera, ni otorga un beneficio, ni es específica".

> técnicos y programas informáticos incluidos en los resultados producidos, aunque haya pagado el 100 por ciento de los costos de desarrollo. El alcance de la licencia depende de la naturaleza de los datos técnicos y programas informáticos, las fuentes de financiación del desarrollo y las negociaciones entre las partes."[2935]

7.1297 La **Orden Ejecutiva** de 1987 mencionada más arriba parece expresar el fundamento de las normas que rigen la asignación de derechos de utilización de datos en virtud de los contratos y acuerdos del Gobierno de los Estados Unidos. Como se ha señalado anteriormente en el contexto del análisis de los derechos de patente, el Memorándum Presidencial de 1983 que amplió el alcance de la política establecida en la Ley Bayh-Dole a todos los contratistas del Gobierno de los Estados Unidos, independientemente de su tamaño o de que tuvieran o no fines de lucro, fue finalmente incorporado a la legislación por medio de una Orden Ejecutiva de 1987 titulada "*Facilitating access to science and technology*" (Facilitación del acceso a la ciencia y la tecnología). El alcance de esta Orden Ejecutiva no se limitaba a los derechos de patente, sino que establecía también una política similar respecto de los derechos de utilización de datos. Dice, en la parte pertinente, lo siguiente:

> "Artículo 1. Transferencia de tecnologías financiadas por el Gobierno Federal.
>
> (a) El Director de cada departamento y organismo del poder ejecutivo fomentará y facilitará, en la medida que permita la ley, la colaboración entre los laboratorios federales, las administraciones estatales y locales, las universidades y el sector privado, en particular las pequeñas empresas, para apoyar la transferencia de tecnología al mercado.
>
> (b) El Director de cada departamento y organismo del poder ejecutivo, en el marco general de la asignación de fondos y en la medida que permita la ley:
>
> ...
>
> (6) cooperará, conforme a la orientación en materia de política impartida por la Oficina de Política Federal de Contratación, con los directores de otros departamentos y organismos en la elaboración de una política homogénea que permita a los contratistas federales conservar derechos sobre los programas, dibujos técnicos y demás datos técnicos generados mediante donaciones y contratos federales, a cambio de su utilización libre de regalías por el Gobierno o en su nombre".

7.1298 Los "derechos de utilización de datos" se aplican a los denominados "datos técnicos". Por "datos técnicos" se entiende "información registrada (con independencia de la forma o el método de registro) de naturaleza científica o técnica (incluidas las bases de datos informáticas y la documentación sobre programas informáticos)".[2936]

7.1299 Las normas que rigen los derechos de utilización de datos figuran en diferentes disposiciones del *Reglamento Federal sobre Adquisiciones* y de otras leyes, reglamentos y políticas de los Estados Unidos.[2937] El artículo 52.227-14(b) ("Derechos sobre datos - Disposiciones generales - Asignación

---

[2935] *Office of the Under Secretary of Defense for Acquisition, Technology and Logistics, Intellectual Property: Navigating Through Commercial Waters, Issues and Solutions When Negotiating Intellectual Property With Commercial Companies*, 15 de octubre de 2001 ("*DOD Intellectual Property Guide*"), CE - Prueba documental 557, páginas 1-3 y 1-4.

[2936] Véase, por ejemplo, 48 C.F.R. § 52.227-14(a) ("*Rights in Data-General*"), Estados Unidos - Prueba documental 103.

[2937] En su solicitud de establecimiento de un grupo especial (WT/DS353/2), las Comunidades Europeas hacen referencia a "48 CFR §§ 27.400 *et seq*". En sus comunicaciones, las partes han mencionado otras muchas

de derechos") del *Reglamento Federal sobre Adquisiciones* establece que "el Gobierno tendrá derechos ilimitados sobre: datos obtenidos por primera vez en la ejecución de este contrato" y que "{e}l contratista tendrá derecho a ... utilizar, ceder a terceros, reproducir, distribuir o publicar todos los datos obtenidos por primera vez o utilizados específicamente por el contratista en la ejecución de este contrato".

7.1300 En general, todos los datos obtenidos en virtud de un contrato de investigación y desarrollo financiado únicamente por el Gobierno son "datos objeto de derechos ilimitados". Esto significa que la licencia adquirida por el Gobierno de los Estados Unidos le concede "derechos ilimitados" para utilizar los datos técnicos "como estime conveniente, dentro o fuera del ámbito gubernamental", es decir, para "utilizarlos, divulgarlos, reproducirlos, elaborar obras derivadas de ellos, distribuir copias al público e interpretarlos y exponerlos públicamente, por cualquier medio y con cualquier fin, así como para encomendar o permitir a otros que lo hagan".[2938]

7.1301 Cuando el contratista "aporta recursos"[2939] a un proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos puede convenir en renunciar a algunos de los derechos de los que en otro caso disfrutaría en virtud de su licencia de "derechos ilimitados", o en disminuirlos. En este sentido, conforme al reglamento general sobre adquisiciones, "la fuente de financiación" utilizada para obtener los datos determina, en primer lugar, el alcance de la licencia que recibe el Gobierno de los Estados Unidos con respecto a los derechos de utilización de datos. El Gobierno de los Estados Unidos puede adquirir "derechos limitados" sobre datos que incorporen secretos comerciales o datos comerciales o financieros que sean confidenciales o privilegiados, "en la medida en que esos datos guarden relación con materias, componentes o procesos desarrollados con fondos privados". Por lo tanto, los datos objeto de "derechos limitados" son datos desarrollados "con fondos privados", es decir que no han sido financiados por el Gobierno en virtud de un contrato. El Gobierno puede contratar expresamente el suministro de esos datos de dominio privado, aunque adquiriría únicamente "derechos limitados" sobre esos datos. Cuando el Gobierno adquiere datos objeto de "derechos limitados", puede utilizar los datos para sus propios fines internos, pero no puede divulgarlos fuera del ámbito gubernamental sin el consentimiento expreso de los contratistas.

7.1302 En determinados contratos de la NASA (al parecer, en el marco de los programas ACT, HSR, AST y R&T Básico), este organismo incluyó una cláusula especial relativa a los "datos objeto de derechos exclusivos limitados" ("LERD"). La cláusula limitaba los derechos sobre los datos desarrollados en el curso de la investigación objeto de contrato, que normalmente habrían sido "derechos ilimitados" del Gobierno de los Estados Unidos sobre los datos.[2940] La cláusula relativa a los LERD concedía a empresas estadounidenses derechos exclusivos para explotar tecnologías fundamentales desarrolladas en virtud de determinados contratos de la NASA durante al menos cinco años a partir de la fecha de notificación de los datos. Estas tecnologías se catalogaban como "sensibles" y se protegían por medio de restricciones LERD si se consideraba que afectaban a la posición competitiva de la rama de producción de los Estados Unidos.[2941] Los contratos de la NASA que incluían cláusulas relativas a los LERD correspondían a "situaciones de financiación conjunta", es decir, situaciones en las que los contratistas "contribuían con sus propios recursos en una cuantía importante a las actividades de investigación previstas en los contratos".

---

disposiciones de las leyes, reglamentos y políticas de los Estados Unidos en relación con los derechos de utilización de datos.

[2938] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 350.

[2939] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 351.

[2940] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 546 (donde se muestran conformes con la explicación que figura en la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 352.)

[2941] Véase *supra*, nota 2545.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1303 Con respecto a la denominada protección de "secretos comerciales", cuando los contratistas, en la ejecución de un contrato con la NASA, obtienen datos técnicos que se consideran información comercial secreta, pueden tener derecho a la protección de "secretos comerciales" si los datos se han obtenido en régimen de "reparto de costos".[2942] El reglamento de la NASA establece que "{e}n la ejecución de un contrato, donación o acuerdo de cooperación, basado normalmente en el reparto de costos[2943], el contratista, el beneficiario de la donación o el asociado pueden obtener datos técnicos que se consideran información comercial secreta". Si el obtentor ha marcado debidamente los datos, la NASA los protege de la divulgación mientras sigan siendo información comercial secreta. Además, la Ley del Espacio prevé que, si los empleados de la NASA desarrollan información que constituye un secreto comercial mediante actividades de investigación conjunta con un contratista, la investigación puede estar protegida durante un período máximo de cinco años.[2944] Varios acuerdos de la NASA con Boeing en el marco de la Ley del Espacio (en los que Boeing contribuyó a los proyectos con recursos propios) contenían disposiciones "para mantener el carácter confidencial de los datos obtenidos durante un período de dos a cinco años".[2945]

7.1304 En lo que respecta al DOD, cuando se obtienen datos técnicos valiosos por medio de actividades de investigación "financiadas conjuntamente" por el DOD y el contratista, el Gobierno de los Estados Unidos "puede divulgar o revelar" en general los datos fuera del ámbito del Gobierno únicamente para "fines gubernamentales", es decir, que el Gobierno obtiene "derechos para fines gubernamentales". No obstante, puede "utilizar, modificar, divulgar, reproducir, interpretar, exponer o revelar" estos datos financiados conjuntamente "sin restricciones dentro del ámbito gubernamental". El período de vigencia de estos "derechos para fines gubernamentales" es negociable, con un punto de referencia de cinco años sujeto a negociación entre las partes. El reglamento del DOD establece que "se negociarán períodos más largos cuando un período de cinco años no dé tiempo suficiente para aplicar los datos con fines comerciales". Durante el período de vigencia de los "derechos para fines gubernamentales", el Gobierno de los Estados Unidos "no podrá utilizar con fines comerciales los datos técnicos marcados con el rótulo de derechos para fines gubernamentales, ni autorizar a otras personas a que lo hagan". Sin embargo, el contratista podrá utilizar estos datos para sus propios fines durante este plazo, o conceder licencias a terceros para que los utilicen.[2946]

7.1305 En este asunto, las Comunidades Europeas no han aportado ninguna prueba de que exista ese trato fuera del contexto de los 8 programas de investigación y desarrollo de la NASA y los 23 elementos de proyectos de investigación y desarrollo del DOD que han impugnado. Esto plantea la cuestión de si se pueden analizar los datos objeto de derechos exclusivos limitados y el trato de los derechos "limitados" de utilización de datos del Gobierno concedidos a Boeing en el marco de los programas impugnados y si se puede constatar que constituyen una contribución financiera adicional y distinta, habida cuenta de las constataciones del Grupo Especial de que los pagos y el acceso a instalaciones concedidos a Boeing en virtud del mismo conjunto de contratos y acuerdos constituyen subvenciones en virtud, entre otras cosas, de los datos objeto de derechos exclusivos

---

[2942] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 343.

[2943] Las Comunidades Europeas interpretan que este texto prevé la protección de secretos comerciales incluso si *no* hay reparto de costos; según las Comunidades Europeas, la expresión "basado normalmente en el reparto de costos" se aplica únicamente al tercer elemento enumerado, es decir, a los "acuerdos de cooperación", y no a los dos primeros, a saber, los "contratos" y las "donaciones". Véase la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 543.

[2944] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 835 y 836 (donde se cita *Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information (STI), NPR 2200.2A*, 12 de agosto de 2004, CE - Prueba documental 587, artículo 4.5.7.1.2.)

[2945] Véase *supra*, nota 2545.

[2946] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 819 (donde se cita 48 C.F.R. §§ 227.7100 - 227.7103-17, CE - Prueba documental 590, § 227.7103-4(a)(1)). Véase también la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 353.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

limitados y el trato de los derechos "limitados" de utilización de datos del Gobierno que están siendo impugnados.

7.1306 El Grupo Especial ha planteado varias preguntas a las Comunidades Europeas sobre esta cuestión para tratar de comprender cómo podría la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituir una contribución financiera adicional y distinta, dado que las Comunidades Europeas ya ha impugnado los pagos realizados a Boeing en virtud de esos mismos contratos y acuerdos. La pregunta 28 formulada a las Comunidades Europeas dice así:

> "Las Comunidades Europeas argumentan que la 'financiación directa para investigación y desarrollo' y la ayuda que Boeing recibió supuestamente en virtud de los programas de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD en litigio constituyen subvenciones, basándose en que no se exige a Boeing 'que pague nada a cambio' de estas contribuciones financieras. A juicio de las Comunidades Europeas, dado que no se exige a Boeing 'que pague nada a cambio' de la financiación y la ayuda, se puede considerar que la totalidad de estas contribuciones financieras a la división de LCA de Boeing otorga beneficios. Las Comunidades Europeas también alegan que la adquisición o conservación por Boeing de derechos sobre la propiedad intelectual que desarrolla en el marco de estos programas de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una subvención adicional. ¿No equivale esto a un doble cómputo de las subvenciones proporcionadas a Boeing en virtud de los programas de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD en litigio?"

7.1307 El Grupo Especial pidió a las Comunidades Europeas explicaciones más detalladas. Las preguntas 218 y 219 a las Comunidades Europeas dicen así:

> "218. En el párrafo 103 de sus observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 1 formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos argumentan que '{e}n relación con las patentes concedidas como resultado de las actividades realizadas en el marco de los 8 programas de la NASA y los 23 elementos de programas RDT&E del DOD enumerados en su primera comunicación escrita, el trato que dispensan las CE a los derechos de patente da lugar a un doble cómputo porque tratan el valor de las actividades de investigación y el valor de todos los derechos de patente resultantes como cosas distintas, cuando en realidad tienen su origen en la misma transacción'". ¿Cómo responden las Comunidades Europeas?
>
> 219. Supongamos que un gobierno y una empresa suscriben un contrato en virtud del cual el gobierno acuerda pagar al contratista 100 dólares por realizar determinadas actividades de investigación y desarrollo, así como renunciar a todos los derechos de propiedad intelectual resultantes en favor del contratista. Supongamos que el valor de los derechos de propiedad intelectual resultantes se estima en 50 dólares. ¿En qué circunstancias podría un grupo especial llegar a la conclusión de que había habido dos contribuciones financieras y de que la cuantía total de la subvención ascendía a 150 dólares?".

7.1308 El Grupo Especial también planteó una pregunta a Australia con el fin de aclarar su posición sobre este asunto. La pregunta 13 a Australia dice así:

> "En el párrafo 24 de su declaración oral, Australia afirma que coincide con las Comunidades Europeas en que, en el marco del *Acuerdo SMC*, 'cabe distinguir' el trato dispensado a los frutos de las actividades de investigación y desarrollo 'de la cuestión de la financiación' proporcionada por el Gobierno de los Estados Unidos a

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Boeing para realizar actividades de investigación y desarrollo. En el párrafo 29 de su declaración oral, Australia afirma que el trato que se concede a los derechos de propiedad intelectual en el marco de un contrato del Gobierno 'no constituiría necesariamente una contribución financiera adicional (además de la financiación gubernamental)'. En el párrafo 32 de su declaración oral, Australia argumenta que '{l}a contribución financiera se limita a la ayuda proporcionada por medio de la financiación pública' de actividades de investigación y desarrollo. En el párrafo 33 de su declaración oral, Australia afirma que '{p}uede suceder que el trato de los derechos de propiedad intelectual en el marco de un determinado contrato gubernamental pueda considerarse una contribución financiera adicional'.
>
> a) ¿Mantiene Australia la posición de que el trato concedido a los derechos de propiedad intelectual en el marco de un contrato de investigación y desarrollo del Gobierno puede constituir una contribución financiera 'adicional', 'además de' la financiación proporcionada al contratista por el Gobierno en virtud del contrato? ¿O mantiene la posición de que la contribución financiera 'se limita a la ayuda proporcionada por medio de la financiación gubernamental'?
>
> b) Si la posición de Australia es que el trato concedido a los derechos de propiedad intelectual en el marco de un contrato de investigación y desarrollo del Gobierno puede, en determinadas circunstancias, constituir una contribución financiera 'adicional' 'además de' la financiación proporcionada al contratista por el Gobierno, sírvase explicar Australia cuáles son esas circunstancias. Por ejemplo, supongamos que un gobierno y una empresa suscriben un contrato en virtud del cual el gobierno acuerda pagar al contratista 100 dólares por realizar determinadas actividades de investigación y desarrollo, así como renunciar a todos los derechos de propiedad intelectual resultantes en favor del contratista. Supongamos que el valor de los derechos de propiedad intelectual resultantes se estima en 50 dólares. ¿En qué circunstancias podría un grupo especial llegar a la conclusión de que había habido dos contribuciones financieras y de que la cuantía total de la subvención ascendía a 150 dólares?"

7.1309 La orientación general de nuestras preguntas a las Comunidades Europeas y Australia deja claro que nos resulta bastante difícil aceptar la premisa de que cabe considerar los pagos de la NASA y el DOD y el acceso a sus instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing en el marco de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo como una contribución financiera, y de que el hecho de que Boeing conserve ciertos derechos de propiedad intelectual sobre los resultados de la investigación que lleva a cabo en virtud de esos mismos contratos se puede considerar una contribución adicional y distinta. Nos parece obvio que este tipo de análisis implica un doble cómputo. Dicho de otro modo, este tipo de análisis supone un intento de considerar la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD como una condición para proporcionar otras contribuciones financieras (es decir, los pagos y el acceso a las instalaciones, equipos y empleados) con el fin de mostrar que esas otras contribuciones financieras otorgan un beneficio, y, además, como una contribución financiera adicional y distinta. Para evitar malentendidos, subrayamos que no nos enfrentamos a una situación en la que un gobierno efectúa pagos a una empresa por realizar actividades de investigación y desarrollo y, además, transfiere a esa empresa derechos de propiedad intelectual resultantes de la investigación que se ha realizado con fondos diferentes; más bien, nos enfrentamos a una situación en la que la propiedad intelectual en cuestión se deriva de las actividades de investigación y desarrollo que la empresa que recibe la financiación lleva a cabo utilizando la financiación del gobierno.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1310 Tras examinar atentamente las respuestas de las Comunidades Europeas y Australia a nuestras preguntas, no encontramos una explicación clara de por qué los pagos y el acceso a las instalaciones, equipos y empleados proporcionados a Boeing en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo pueden considerarse como una contribución financiera, ni de por qué el hecho de que Boeing conserve ciertos derechos de propiedad intelectual sobre los resultados de la investigación que realiza en virtud de esos mismos contratos se puede considerar una contribución financiera adicional y distinta.

7.1311 En consecuencia, constatamos que las Comunidades Europeas no han demostrado que la asignación de derechos de utilización de datos en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD constituye una contribución financiera adicional y distinta a los efectos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

f) Conclusión

7.1312 **Por estos motivos, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la asignación de derechos de propiedad intelectual en virtud de los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD con Boeing constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.**

9. Reembolsos de costos de investigación y desarrollo independientes (IR&D) y oferta y propuesta (B&P) de la NASA y el DOD

a) Introducción

7.1313 Las Comunidades Europeas argumentan que tanto la NASA como el DOD reembolsan a Boeing los costos de sus propias actividades de investigación y desarrollo independientes ("IR&D") para LCA que no están relacionadas con ningún contrato específico, así como los de la investigación y desarrollo que lleva a cabo Boeing en relación con la presentación de ofertas para contratos (costos de oferta y propuesta, o "B&P") de la NASA y el DOD. Las Comunidades Europeas sostienen que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y son específicos en el sentido del artículo 2 de dicho Acuerdo. Las Comunidades Europeas estiman que la NASA y el DOD proporcionaron a Boeing 5.900 millones de dólares en reembolsos de IR&D/B&P durante el período 1991-2006, y argumentan que, de ese total, 3.100 millones de dólares deben considerarse una subvención a la división de LCA de Boeing.[2947]

7.1314 Los Estados Unidos sostienen que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD a Boeing no constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, ni son específicos en el sentido del artículo 2 de dicho Acuerdo. Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas han sobrestimado la cuantía de la subvención que pudiera existir. A este respecto, señalan que, al estimar la cuantía de la subvención, las Comunidades Europeas suponen que el 100 por ciento de la investigación y desarrollo independientes llevados a cabo por Boeing y reembolsados por la NASA y el DOD mediante contratos de investigación y desarrollo con la IDS basados en la participación en los costos estaba relacionado con las LCA.

b) Las medidas en litigio

7.1315 En la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[2948] se afirma que la NASA y el DOD subvencionan a Boeing "proporcionando investigación

[2947] *NASA/DOD IR&D/B&P Subsidies to Boeing LCA Division*, CE - Prueba documental 24, página 1.
[2948] WT/DS353/2, puntos 2 c) y 3 a) ii), páginas 9 y 11.

y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas de la NASA". En dicha solicitud se indica que la NASA y el DOD otorgan este trato a Boeing en virtud de las siguientes leyes, reglamentos y otras medidas (algunas de las cuales son específicas de la NASA, mientras que otras son específicas del DOD):

- 14 CFR § 1274.204(g);
- 10 U.S.C. § 2372;
- 48 CFR § 31.205-18;
- 48 CFR § 231.205-18;
- 48 CFR §§ 9904.420 *y s.*;
- *Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1* (10 de mayo de 1999);
- *DOD Appropriations Acts*

7.1316 A través del Programa IR&D/B&P, desarrollado mediante leyes y reglamentos federales[2949], la NASA y el DOD pagan a contratistas aerospaciales y de defensa, entre ellos Boeing, los gastos en investigación y desarrollo independientes y los costos de oferta y propuesta en que han incurrido.[2950] Los gastos en IR&D corresponden al dinero empleado en: i) investigación básica, ii) investigación aplicada, iii) desarrollo, y iv) sistemas y otros estudios sobre formulación de conceptos.[2951] Los costos de B&P se definen como aquellos en que se incurre al preparar, someter y apoyar ofertas y propuestas (hayan sido solicitadas o no) en relación con posibles contratos gubernamentales o no gubernamentales.[2952] Estos pagos se efectúan en el marco de determinados contratos gubernamentales de investigación y desarrollo (contratos de compra "basados en el costo"), aunque los pagos de IR&D y B&P no estén relacionados con el contrato subyacente.[2953] Más bien, estos gastos se consideran reembolsos de "costos" indirectos ordinarios (por ejemplo, gastos generales). El control primario de las actividades de IR&D incumbe a los contratistas, que son libres de determinar tanto la cuantía

[2949] *Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors,* 10 U.S.C. § 2372, CE - Prueba documental 594; *Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors*, 10 U.S.C. § 2372 (versión en vigor desde el ejercicio fiscal 1993-1994), CE - Prueba documental 595; *Independent Research and Development*, 10 U.S.C. § 2372 (versión en vigor desde el ejercicio fiscal 1991-1992), CE - Prueba documental 596; *Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Federal Acquisition Rule*, 48 C.F.R. § 31.205-18, CE - Prueba documental 597; e *Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule*, 48 C.F.R. § 231.205-18, CE - Prueba documental 598.

[2950] El fundamento legislativo de esta financiación se deriva de las *NASA Appropriations Acts*, CE - Prueba documental 285, y las *DOD Appropriations Acts*, CE - Prueba documental 403.

[2951] 48 C.F.R. § 31.205-18, CE - Prueba documental 597, § 31.205-18(a) (donde se define la expresión "*independent research and development (IR&D)*" (investigación y desarrollo independientes (IR&D))); y *Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1*, capítulo 7, 23 de febrero de 2006, CE - Prueba documental 599, párrafo 7-1501.

[2952] 48 C.F.R. § 31.205-18, CE - Prueba documental 597, § 31.205-18(a) (donde se define la expresión "*bid and proposal (B&P) costs*" (costos de oferta y propuesta (B&P))); y *Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1*, capítulo 7, 23 de febrero de 2006, CE - Prueba documental 599, párrafo 7-1501.

[2953] Véase *CRA International*, *The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 5, páginas 3-4, 11-13.

como la orientación de sus actividades de IR&D.[2954] La legislación federal prescribe que los reglamentos sobre IR&D "pueden no incluir disposiciones que menoscaben la independencia de un contratista para elegir las tecnologías que aplicará en su programa de investigación y desarrollo independientes".[2955] Los contratistas conservan sus derechos sobre la propiedad intelectual elaborada como resultado de su investigación y desarrollo independientes, y esos derechos no incluyen ningún interés gubernamental.[2956]

7.1317 El *Reglamento Federal sobre Adquisiciones de Defensa* impone a los contratistas importantes, como Boeing, diversas limitaciones a la admisibilidad de los costos de IR&D/B&P del DOD.[2957] Entre otras cosas, los costos de IR&D/B&P de los contratistas importantes se limitan a los costos correspondientes a proyectos que son de "interés potencial" para el DOD.[2958] Por ley, el DOD considera que las actividades destinadas a "fortalece{r} la base tecnológica de los Estados Unidos" y "aumenta{r} la competitividad industrial de los Estados Unidos" son actividades de investigación y desarrollo que tienen un "interés potencial".[2959]

7.1318 De conformidad con las normas de contabilidad aplicables al reembolso de los costos de IR&D/B&P, que se detallan más adelante, los gastos en IR&D/B&P deben imputarse a los distintos segmentos comerciales sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre el costo de IR&D y esos segmentos. Si un costo tiene una relación beneficiosa con varios segmentos comerciales, se imputará de manera proporcional a todos ellos. En ese caso, el Gobierno de los Estados Unidos únicamente reembolsa la parte correspondiente de los costos totales.[2960]

c) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1319 Por lo que respecta a la existencia de una contribución financiera, las Comunidades Europeas argumentan en su primera comunicación escrita que "los reembolsos de IR&D y B&P transfieren directamente a Boeing fondos de la NASA y el DOD. Estas transferencias constituyen contribuciones

---

[2954] *DOD Independent Research & Development, Program Report*, mayo de 2002, CE - Prueba documental 602, página 1.

[2955] *Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors*, 10 U.S.C. § 2372, CE - Prueba documental 594, párrafo f).

[2956] Michael E. Davey y Dahlia Stein, *Congressional Research Service Report for Congress, DOD's Independent Research and Development Program: Changes and Issues*, 17 de diciembre de 1993, CE - Prueba documental 604, página 20.

[2957] Por "contratista importante" se entiende "todo contratista cuyos segmentos abarcados hayan imputado durante el ejercicio fiscal anterior un total de más de 11 millones de dólares en costos de IR&D/B&P a contratos abarcados". *Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule*, 48 C.F.R. § 231.205-18 (a)(iii), CE - Prueba documental 598. En esta disposición, por "contrato abarcado" se entiende "un contrato {o subcontrato} de primer orden del DOD por una cuantía que exceda del umbral simplificado para las adquisiciones, excepto si se trata de un contrato de precio fijo sin incentivos de costos". *Ibid*., párrafo (a)(i). Por "segmento abarcado" se entiende "una división de productos del contratista que haya imputado durante el ejercicio fiscal anterior más de 1.100.000 dólares en costos de investigación y desarrollo independientes y de oferta y propuesta (IR&D/B&P) a contratos abarcados". *Ibid*., párrafo (a)(ii).

[2958] *Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule*, 48 C.F.R. § 231.205-18, CE - Prueba documental 598, párrafo (c)(iii).

[2959] *Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors*, 10 U.S.C. § 2372, CE - Prueba documental 594, párrafo (g); *Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule*, 48 C.F.R. § 231.205-18, CE - Prueba documental 598, párrafo (c)(iii)(B); *Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1*, 10 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 600, párrafo 4.1; y *Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1*, capítulo 7, 23 de febrero de 2006, CE - Prueba documental 599, sección 7-1503.

[2960] *Cost Accounting Standard 420, 48 C.F.R. § 9904.420*, Estados Unidos - Prueba documental 1287, párrafo (e).

financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*".[2961] A juicio de las Comunidades Europeas, estos reembolsos son "simples donaciones".[2962] En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas intentan refutar el argumento de los Estados Unidos de que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD no están comprendidos en el alcance del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 porque son elementos del precio pagado a Boeing en virtud de contratos de investigación y desarrollo que representan "compras de servicios". Las Comunidades Europeas argumentan, entre otras cosas, que "el mero hecho de que los contratistas gubernamentales puedan justificar el reembolso de IR&D como 'parte del precio de compra de un bien o servicio', y de que el Gobierno de los Estados Unidos apruebe esta práctica, no significa que ese reembolso sea realmente parte del precio de compra de un bien o servicio". En opinión de las Comunidades Europeas, mediante los reembolsos de IR&D/B&P se paga a Boeing el mismo tipo de actividad, independientemente de que se realicen en el marco de un contrato de compra de bienes o servicios.[2963]

7.1320 En cuanto a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas sostienen que "las subvenciones del Programa IR&D/B&P de la NASA y el DOD" otorgan "beneficios" a la División de LCA de Boeing. Las Comunidades Europeas argumentan: i) que las contribuciones financieras "están relacionadas, al menos en parte, con la producción de todas las LCA de Boeing"; ii) que las contribuciones financieras "proporcionan a la División de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado"; iii) que "no se exige a Boeing que pague nada a cambio" de esta financiación del Programa IR&D/B&P; iv) que los reembolsos de IR&D/B&P son "simples donaciones que reembolsan a Boeing los gastos en IR&D y B&P en que ya ha incurrido relacionados con la mejora, el desarrollo y la producción de toda su línea de productos LCA" y, por tanto, representan fundamentalmente dinero "gratis" para Boeing"; y v) que "es indiscutible que esos reembolsos no están disponibles en el mercado".[2964]

7.1321 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden a los argumentos de los Estados Unidos relativos a la existencia de un beneficio.[2965] Las Comunidades Europeas subrayan que los tipos de costos de investigación y desarrollo que pueden reembolsarse mediante IR&D/B&P comprenden los costos relacionados con proyectos de investigación y desarrollo que "aumentan la competitividad industrial de los Estados Unidos" o "fortalecen la base tecnológica de los Estados Unidos". A juicio de las Comunidades Europeas, "es evidente que una entidad que opera conforme a consideraciones de mercado *no* aceptaría, y desde luego *no* buscaría activamente, reembolsar a una empresa costos en que ésta ha incurrido independientemente porque esos costos 'aumentan la competitividad industrial de los Estados Unidos' o 'fortalecen la base tecnológica de los Estados Unidos'". Las Comunidades Europeas argumentan que "esto resulta especialmente cierto si se tiene en cuenta la naturaleza mundial de los mercados de tecnología, en los que la posición de los Estados Unidos con respecto a otros países no supone ninguna diferencia para una empresa que pueda estar buscando tecnología en cualquier lugar del mundo". Las Comunidades Europeas explican que, cuando Boeing identifica a sus propios proveedores, los selecciona sobre la base de la tecnología, la capacidad y el precio que ofrecen, *no* porque estén situados dentro o fuera de los Estados Unidos, *ni* porque el hecho de comprar bienes o servicios a esos proveedores pueda hacer que sean más competitivos con respecto a otros proveedores. En opinión de las Comunidades Europeas, los reembolsos de los costos internos de una empresa sobre la base de que esos costos "aumentan la competitividad industrial de los Estados Unidos" o "fortalecen la base tecnológica de los Estados Unidos" son completamente ajenos a las transacciones de mercado en las que se ha negociado una remuneración adecuada.

[2961] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 875.
[2962] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 880.
[2963] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 589-592.
[2964] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 878-880.
[2965] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 594-614.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1322 Las Comunidades Europeas responden también al argumento de los Estados Unidos de que las prescripciones en materia de contabilidad aplicables a los costos de IR&D/B&P obligan a Boeing y otros contratistas gubernamentales con varios segmentos comerciales a imputar los costos de los proyectos de IR&D/B&P que sean beneficiosos para varios segmentos prorrateándolos entre ellos, de manera que el Gobierno no reembolsa al contratista la porción correspondiente a sus segmentos comerciales. Las Comunidades Europeas argumentan: i) que esto no excluye necesariamente la posibilidad de que los gastos en IR&D/B&P que Boeing haya considerado inicialmente que sólo eran pertinentes para fines militares (y que, por consiguiente, haya imputado en su totalidad a contratos de la IDS con el DOD y la NASA) resulten tener, en años posteriores, beneficios inesperados para la División de LCA de Boeing; y ii) que el Grupo Especial no puede tener la seguridad de que Boeing imputa efectivamente de este modo sus costos de IR&D/B&P.[2966]

7.1323 Las Comunidades Europeas sostienen que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Argumentan que los reembolsos de IR&D/B&P únicamente están autorizados para las empresas de las "industrias aeroespaciales y de defensa" basadas en la investigación que suscriben contratos con la NASA y el DOD y son capaces de realizar determinadas actividades, como: i) investigación básica, ii) investigación aplicada, iii) desarrollo, y iv) sistemas y otros estudios sobre formulación de conceptos.[2967] Además, por lo que respecta al DOD, los reembolsos de IR&D/B&P que reciben los "contratistas importantes" están explícitamente limitados a ciertos proyectos, a saber, los que son de "interés potencial para el DOD".[2968] Por lo que respecta a la NASA, únicamente las entidades que contribuyen a la misión de la NASA pueden suscribir contratos con ella y, por consiguiente, obtener el reembolso de los gastos en IR&D/B&P.[2969] Las Comunidades Europeas aducen que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD son también específicos *de facto*, porque en la práctica una amplia gama de contratistas gubernamentales no tienen derecho a recibir tales reembolsos. A este respecto, las Comunidades Europeas afirman que Boeing y algunos otros contratistas aerospaciales y de defensa han recibido una parte predominante y desproporcionada de los reembolsos de IR&D/B&P.[2970] En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden a los argumentos de réplica de los Estados Unidos relativos a la especificidad aduciendo que no es pertinente si otros organismos gubernamentales de los Estados Unidos siguen las mismas prácticas con respecto a los reembolsos de IR&D/B&P. Las Comunidades Europeas argumentan que "sencillamente, no se discute que las 'autoridades otorgantes' en cuestión, por lo que respecta a la impugnación de los reembolsos de IR&D/B&P, son la NASA y el DOD", y que los Estados Unidos no ponen en duda que, si un contratista *no* recibe contratos de la NASA o del DOD, *no* recibirá reembolsos de IR&D/B&P de la NASA o el DOD. Las Comunidades Europeas afirman que la "autoridad otorgante" no es "la totalidad del Gobierno de los Estados Unidos", por lo que, para el análisis de la especificidad de las subvenciones concedidas por las autoridades otorgantes de la NASA y el DOD, no es pertinente si otras "autoridades otorgantes" de los Estados Unidos siguen prácticas similares o diferentes.[2971]

d) Argumentos de los Estados Unidos

7.1324 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos aducen que los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD no son "donaciones". Son más bien parte del precio pagado por las compras de bienes y servicios en virtud de contratos gubernamentales. En la medida en que se reembolsan mediante un contrato gubernamental de servicios, esos reembolsos no están comprendidos

[2966] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 608 y 609.
[2967] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 881.
[2968] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 883.
[2969] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 884.
[2970] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 886-889.
[2971] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 617. Véanse también los párrafos 618 y 619.

en el alcance del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque son simplemente parte del precio pagado a Boeing en virtud de contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo que representan "compras de servicios".[2972]

7.1325 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han demostrado que los reembolsos de IR&D/B&P otorgan un beneficio a la División de LCA de Boeing. El principal argumento de los Estados Unidos, tal como se expone en su segunda comunicación escrita, en sus declaraciones orales y en sus respuestas a las preguntas, es que las prescripciones en materia de contabilidad aplicables a los costos de IR&D/B&P obligan a Boeing y otros contratistas gubernamentales con varios segmentos comerciales a imputar los costos de los proyectos de IR&D/B&P que sean beneficiosos para varios segmentos prorrateándolos entre ellos, de manera que el Gobierno no reembolsa al contratista la porción correspondiente a sus segmentos comerciales.

7.1326 Por lo que respecta a la especificidad, los Estados Unidos sostienen que los reglamentos sobre IR&D y B&P no imponen ninguna limitación a las industrias o empresas que pueden reclamar IR&D o B&P como gastos generales imputables a contratos basados en el costo. La única prescripción para recibir un reembolso específico es que la empresa tenga un contrato basado en el costo con un organismo gubernamental de los Estados Unidos y que esa empresa haya incurrido realmente en gastos relacionados con actividades de investigación y desarrollo o de oferta y propuesta que no sean necesarias para el cumplimiento de cualquier otro contrato y que sean asignables, razonables y no resulten inadmisibles por otras razones.[2973] Los Estados Unidos argumentan además que, incluso si los reembolsos de IR&D y B&P se limitaran a las "industrias aerospaciales y de defensa", se trataría de una categoría de industrias demasiado amplia para ser caracterizada como un "grupo de empresas o ramas de producción" en el sentido del artículo 2[2974], y que Boeing no ha recibido una parte desproporcionada de los reembolsos de IR&D/B&P.[2975]

7.1327 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos reiteran que "el trato otorgado a los costos de IR&D no se limita a determinadas industrias, porque la disposición 48 C.F.R.. § 31.205-18 (que las CE reconocen como 'la norma federal sobre adquisiciones de IR&D/B&P') obliga a *todos* los organismos gubernamentales a incluir los costos de IR&D/B&P en el precio de adquisición en los contratos basados en el costo suscritos con *todos* los contratistas".[2976] Los Estados Unidos aducen que el párrafo 1 a) del artículo 2 define como específica una supuesta subvención únicamente cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, "limite el acceso a la subvención a determinadas empresas". En lo que concierne a la IR&D y la B&P, la "legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante" a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 2 es, como reconocen las Comunidades Europeas, la disposición 48 C.F.R. § 31.205-18. Esta disposición forma parte del capítulo 1 del título 48 del Código de Reglamentos Federales, en el que figura el Reglamento Federal sobre Adquisiciones ("FAR") aplicable a todos los organismos de los Estados Unidos. Por consiguiente, se aplica "a todas las adquisiciones, de todos los organismos, a todos los contratistas", y no limita el acceso a una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción. Los Estados Unidos indican que estas disposiciones "constituyen el único fundamento para el reembolso de costos de IR&D y B&P de la NASA".[2977]

[2972] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 284.
[2973] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 304.
[2974] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 306 y 307.
[2975] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 308 y 309.
[2976] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 89.
[2977] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 91.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

e) Evaluación realizada por el Grupo Especial

i) Interpretación por el Grupo Especial de la naturaleza de la alegación de las Comunidades Europeas y el alcance de las medidas en litigio

7.1328 Aunque las Comunidades Europeas se refieren en su alegación a los reembolsos de IR&D y B&P "de la NASA y el DOD", según su propia estimación[2978] los pagos del DOD representan el 95 por ciento de los pagos realizados a Boeing, mientras que los de la NASA sólo representan el 5 por ciento. Por consiguiente, la alegación de las Comunidades Europeas parece concernir fundamentalmente a los reembolsos de IR&D/B&P del DOD.

7.1329 La alegación de las Comunidades Europeas parece estar relacionada con los reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD al segmento militar de Boeing, es decir, la IDS, a través de los contratos de compra basados en el costo suscritos con la IDS. Las Comunidades Europeas presentaron, junto con su primera comunicación escrita, un informe detallado preparado por *CRA International* que llevaba por título "*The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company*" (El programa de reembolsos de investigación y desarrollo independientes (IR&D) y de oferta y propuesta (B&P) de los Estados Unidos y sus beneficios para la empresa Boeing).[2979] Este informe de 86 páginas ofrece una reseña detallada del Programa IR&D/B&P (con inclusión de su historia, estructura y normas y reglamentos), así como de sus efectos sobre la rama de producción y sobre Boeing en particular. Puesto que no hay información pública disponible sobre la cuantía de los reembolsos de IR&D/B&P a los distintos contratistas militares, este informe elabora y aplica también una metodología para estimar el valor de los reembolsos de IR&D a la empresa Boeing. Es importante señalar que la estimación de CRA, de la que se prevalen las Comunidades Europeas, se basa en la suposición de que:

> "la totalidad de los reembolsos de IR&D de Boeing se deriva de contratos ejecutados por la dependencia comercial de Boeing que se ocupa de la defensa y el espacio, actualmente denominada Integrated Defense Systems (IDS)."[2980]

7.1330 Por último, el alcance de la alegación de las Comunidades Europeas se limita a los "*reembolsos de* IR&D/B&P *con respecto a tecnologías* de doble uso *aplicables a las aeronaves comerciales de Boeing*".[2981] Más concretamente, las Comunidades Europeas afirman que los reembolsos de IR&D/B&P "están relacionados, al *menos en parte, con la producción de todas las LCA de Boeing*, y proporcionan a la División de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado".[2982] Las Comunidades Europeas sostienen que los reembolsos de IR&D/B&P "*reembolsan a Boeing los gastos en IR&D y B&P* en que ya ha incurrido *relacionados con la mejora,*

[2978] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 29, párrafo 98.

[2979] *CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 5.

[2980] *Ibid*., página 31.

[2981] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 871 (sin cursivas en el original); y *CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 5, página 26.

[2982] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 878 (sin cursivas en el original).

el desarrollo y la producción de toda su línea de productos LCA".[2983] En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas dejan claro que:

> "... los reembolsos de IR&D y B&P que están en litigio en la presente diferencia *se limitan a los que benefician a la División de Aeronaves Comerciales de Boeing*. Las Comunidades Europeas no impugnan como subvención todo el sistema de reembolsos de IR&D/B&P de la NASA y el DOD, ni cualesquiera reembolsos de IR&D y B&P que pudieran dar lugar legítimamente a avances *exclusivos de la tecnología militar y espacial* y los productos comprados por la NASA y el DOD."[2984]

7.1331 Por consiguiente, el Grupo Especial entiende que las medidas que impugnan las Comunidades Europeas son los reembolsos por la NASA y el DOD, a través de contratos de compra basados en la participación en los costos suscritos con la IDS, de gastos en IR&D/B&P que "están relacionados con la producción de ... LCA de Boeing", es decir, que "reembolsan a Boeing los gastos en IR&D y B&P ... relacionados con la mejora, el desarrollo y la producción de ... su línea de productos LCA".

ii) La cuestión de si las Comunidades Europeas han establecido la existencia de la medida que impugnan

7.1332 La legislación de los Estados Unidos exige a Boeing que impute una parte de los costos de los proyectos de IR&D/B&P que benefician tanto a su segmento militar (IDS) como a su segmento comercial (División de LCA de Boeing) a cada uno de estos segmentos mediante prorrateo. En opinión del Grupo Especial, esto significa que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de la medida que impugnan, a saber, los reembolsos por la NASA y el DOD, a través de contratos de compra basados en la participación en los costos suscritos con la IDS, de gastos en IR&D/B&P que "están relacionados con la producción de ... LCA de Boeing", es decir, que "reembolsan a Boeing los gastos en IR&D y B&P ... relacionados con la mejora, el desarrollo y la producción de ... su línea de productos LCA".

7.1333 En su informe de 86 páginas, *CRA International* no dice mucho más sobre las prescripciones en materia de contabilidad de los costos de IR&D/B&P aplicables a contratistas militares, como Boeing, que tienen un segmento militar y otro comercial. Al examinar las normas y reglamentos del Programa IR&D/B&P, *CRA International* se limita a señalar lo siguiente:

> "**3.4.4. Normas de contabilidad de costos**
>
> La Norma de contabilidad de costos 420 establece criterios y principios detallados para la imputación de los costos de IR&D/B&P a los contratos de una determinada empresa. El objetivo de esta norma es garantizar que todas las imputaciones de costos de IR&D/B&P a contratos gubernamentales se lleven a cabo utilizando un método coherente y equitativo que refleje con precisión la fracción de esos costos a cargo de cada dependencia comercial y, a su vez, de cada contrato abarcado."[2985]

[2983] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 880 (sin cursivas en el original).

[2984] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 602 (sin cursivas en el original).

[2985] *CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 5, página 23.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1334 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos explican cómo funcionan las prescripciones en materia de contabilidad de los costos de IR&D/B&P:

> "Las CE no se percatan tampoco de que, aun cuando la investigación haya sido debidamente caracterizada como IR&D, no tendrá derecho a recibir reembolsos del Gobierno de los Estados Unidos a no ser que sea transferida al Gobierno como parte de un contrato basado en el costo. Con arreglo a las normas de contabilidad de costos, los gastos en IR&D se imputan a los distintos segmentos comerciales sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre el costo de IR&D y esos segmentos. Si un costo tiene una relación beneficiosa con varios segmentos comerciales, se imputará de manera proporcional a todos ellos.
>
> Este principio tiene varias consecuencias. Si la IDS realizara una investigación aplicable únicamente a aeronaves civiles, Boeing no podría imputar el costo a contratos gubernamentales de la IDS, ya que la IDS sólo realiza actividades militares y espaciales para el Gobierno. En cambio, se exigiría a Boeing que imputara a la BCA todos los costos de investigación y desarrollo. Puesto que la BCA no tiene contratos basados en el costo con el Gobierno, esos costos se transferirían a los clientes comerciales de la BCA, y no serían reembolsados por el Gobierno.
>
> En segundo lugar, si un proyecto militar de IR&D fuera 'directamente beneficioso para las operaciones relacionadas con LCA de Boeing', como sostienen erróneamente las CE, Boeing tendría que imputar esos costos a la IDS y la BCA 'sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre los costos de IR&D y B&P y los objetivos finales en materia de costo'. Por consiguiente, la parte de ese proyecto de IR&D relacionada con la BCA no se imputaría a la IDS, ni sería objeto de reembolso en el marco de un contrato de la IDS basado en el costo. La parte imputada a la BCA no podría ser incluida en un contrato basado en el costo porque la BCA no suscribe ese tipo de contratos. En cambio, esa parte del costo se transferiría a los clientes comerciales a través de los gastos generales de la BCA. Por consiguiente, la 'investigación de doble uso' incluida en los costos de IR&D únicamente se reembolsará en la medida en que la investigación reporte un beneficio militar."[2986]

7.1335 En su segunda comunicación escrita, los Estados Unidos plantean su argumento no en relación con la existencia de un beneficio para la División de LCA de Boeing, sino más bien como una cuestión preliminar con respecto a la *existencia de la medida que se está impugnando*. Bajo el epígrafe "Las CE no han establecido que los reembolsos de IR&D o B&P de la NASA o el DOD abarcaron la investigación relativa a las grandes aeronaves civiles"[2987], los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas "no han aportado ninguna prueba creíble de que la NASA o el DOD incluyeron realmente la investigación relacionada con las grandes aeronaves civiles en los reembolsos de IR&D y B&P".[2988] Los Estados Unidos resumen de nuevo las normas de contabilidad del Gobierno de los Estados Unidos aplicables a la imputación de costos de IR&D/B&P a los diferentes "segmentos" de los contratistas gubernamentales (como la División de LCA y la IDS de Boeing)[2989], y las propias normas de contabilidad de Boeing.[2990] En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que las actividades de investigación y desarrollo destinadas a "fortalece{r} la base tecnológica de los Estados Unidos" y "aumenta{r} la competitividad industrial de los Estados Unidos"

[2986] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 294-296.
[2987] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, sección V.A.
[2988] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 78.
[2989] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 80.
[2990] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 81.

pueden ser consideradas un gasto en IR&D, los Estados Unidos hacen hincapié en que hay otros tipos de investigación y desarrollo que pueden ser reembolsados, pero que:

> "... la cuestión crucial es que *en la medida en que esa investigación benefició a las operaciones relacionadas con las grandes aeronaves civiles de Boeing, tendría que haber sido imputada a esas operaciones, y no habría tenido derecho al reembolso de IR&D o B&P del DOD*. Por consiguiente, no existe ningún fundamento para la alegación de las CE de que los reembolsos de IR&D para proyectos comprendidos en las rúbricas relativas al 'fortalec{imiento de} la base tecnológica' o 'la competitividad industrial' reducirían los costos de la División de LCA."[2991]

7.1336 Los Estados Unidos concluyen que:

> "... las pruebas demuestran que la legislación de los Estados Unidos no permite a Boeing utilizar los reembolsos de IR&D o B&P para financiar la investigación sobre grandes aeronaves civiles o para financiar la parte de la investigación común que es atribuible a las grandes aeronaves civiles."[2992]

7.1337 En su segunda declaración oral, los Estados Unidos abordan esta cuestión en relación con la existencia de un beneficio, pero, también en este caso, su argumento parece referirse a la existencia misma de la medida impugnada:

> "Hemos demostrado que los reglamentos del DOD prohíben en efecto la práctica que, según alegan las CE, constituye una subvención. O sea, que cuando los gastos en IR&D o B&P están relacionados con transacciones tanto militares como civiles, el DOD sólo reembolsa una parte de esos gastos proporcional a las transacciones militares.
>
> El Sr. Keevan, experto en IR&D de las CE, está de acuerdo con esta evaluación. En particular, está de acuerdo en que, si existe una aplicación civil conocida en el momento en que se incurre en un gasto en IR&D para tecnología militar, los reglamentos del DOD exigen que se impute una parte proporcional de ese gasto a las transacciones civiles de Boeing.
>
> ...
>
> ... es evidente que los reglamentos del DOD requieren precisamente el resultado que las Comunidades Europeas identifican como algo que no otorga un beneficio a grandes aeronaves civiles, a saber, que el costo de cualquier IR&D de 'doble uso' se distribuya proporcionalmente entre las operaciones civiles y militares de la empresa."[2993]

7.1338 Los Estados Unidos han facilitado al Grupo Especial el texto íntegro de las normas de contabilidad de costos pertinentes.[2994] Esta disposición forma parte del *Reglamento Federal sobre Adquisiciones* (FAR). El artículo 9904.420 ("Norma de contabilidad de costos 420") se titula "Contabilidad de los costos de investigación y desarrollo independientes y de oferta y propuesta".

[2991] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 82 (las cursivas figuran en el original).

[2992] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 84.

[2993] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafos 72, 73 y 77.

[2994] 48 C.F.R. § 9904.420-40(e), Estados Unidos - Prueba documental 131; y *Cost Accounting Standard 420*, 48 C.F.R. § 9904.420, Estados Unidos - Prueba documental 1287.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Contiene apartados relativos a su "finalidad", "definiciones", "requisitos fundamentales", "técnicas de aplicación" y "ejemplos".

7.1339 Con respecto a la "finalidad", el párrafo 9904.420-20 establece lo siguiente:

> "La finalidad de esta Norma de contabilidad de costos es establecer criterios para la acumulación de los costos de investigación y desarrollo independientes y de oferta y propuesta, así como para la imputación de dichos costos a los objetivos en materia de costos sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre esos costos y los objetivos en materia de costos. Una aplicación coherente de estos criterios mejorará la imputación de los costos."

7.1340 El párrafo 9904.420-30 define varios conceptos claves, tales como "imputación", "costo de oferta y propuesta", "dependencia comercial", "investigación y desarrollo independientes" y "segmento".

7.1341 El párrafo 9904.420-40 establece ciertos "requisitos fundamentales", entre los que se incluyen los siguientes:

> "(d) Los costos totales de IR&D y B&P de una oficina central se imputarán a los distintos segmentos sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre los costos de IR&D y B&P y los segmentos que rinden informe a esa oficina central.
>
> (e) Los costos totales de IR&D y B&P de una dependencia comercial se imputarán a los objetivos finales en materia de costos de esa dependencia comercial sobre la base de la relación beneficiosa o causal entre los costos de IR&D y B&P y los objetivos finales en materia de costos."

7.1342 El párrafo 9904.420-50 explica algunas de las "técnicas de aplicación":

> "(e) Los costos de los proyectos de IR&D y B&P acumulados en la oficina central se imputarán a sus distintos segmentos del siguiente modo:
>
> > (1) Los costos de los proyectos en los que se pueda identificar uno o varios segmentos específicos se imputarán a estos segmentos.
> >
> > (2) Los costos de todos los demás proyectos de IR&D y B&P se distribuirán entre todos los segmentos con arreglo a la misma base utilizada por la empresa para imputar sus gastos residuales de conformidad con el artículo 9904.403; ello no obstante, cuando un determinado segmento reciba un beneficio de los costos de IR&D o B&P significativamente mayor o menor que el que reflejaría la imputación de esos costos al segmento con arreglo a dicha base, el Gobierno y el contratista podrán acordar una imputación especial de los costos de IR&D o B&P a dicho segmento que sea proporcional a los beneficios recibidos. La cuantía de la imputación especial a cualquier segmento realizada en virtud de este acuerdo se excluirá de los costos totales de IR&D y B&P que se imputarán a otros segmentos y los datos relativos a cualquiera de estos segmentos se excluirán de la base utilizada para imputar dichos costos totales.
>
> (f) Los costos de los proyectos de IR&D y B&P acumulados en una dependencia comercial se imputarán a los objetivos en materia de costos del siguiente modo:

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> (1) Cuando los costos de cualquier proyecto de IR&D o B&P beneficien a más de un segmento de la organización, las cantidades que se imputarán a cada segmento se determinarán con arreglo a lo dispuesto en el apartado (e) de este párrafo."

7.1343 Además de facilitar al Grupo Especial el reglamento aplicable a las actividades de IR&D/B&P, los Estados Unidos han presentado dos declaraciones de empleados de Boeing sobre esta misma cuestión.

7.1344 En primer lugar, los Estados Unidos han presentado una declaración jurada de David Ramey, Director de Operaciones Comerciales de la empresa Boeing.[2995] Por lo que respecta a las normas de contabilidad de las actividades de IR&D/B&P que regulan la imputación de costos en las empresas con varios segmentos comerciales, el Sr. Ramey declara lo siguiente:

> "1. ... Conozco personalmente el modo en que la empresa contabiliza las actividades y costos que cobra al Gobierno de los Estados Unidos en el marco de sus contratos con la NASA y el DOD.
>
> 2. Aunque tanto el segmento de la BCA como el segmento de la IDS deben contabilizar sus diversos costos -incluidos los de investigación y desarrollo independientes- con arreglo a las normas generales de contabilidad (sujetas a la auditoría por diversas autoridades fiscales y bursátiles), el segmento comercial de la IDS de Boeing debe cumplir también las Normas de contabilidad de costos del Gobierno de los Estados Unidos. Estas normas se establecen en el Reglamento Federal sobre Adquisiciones, que figura en el volumen 48 del Código de Reglamentos Federales de los Estados Unidos, y se amplían en el Manual de Auditoría de Contratos de la Agencia de Auditoría de Contratos de Defensa (DCAA).
>
> 3. Las Normas de contabilidad de costos exigen, entre otras cosas, que los gastos de IR&D sean imputados a los diversos segmentos (es decir, la IDS y la BCA) sobre la base de la 'relación beneficiosa o causal' con las actividades comerciales de cada uno de ellos. En la práctica, Boeing aplica esta norma de contabilidad del siguiente modo: 1) los costos de un proyecto de IR&D identificado, planificado y ejecutado por un único segmento en beneficio de sus propias actividades comerciales están íntegramente a cargo de ese segmento; y 2) los costos de un proyecto de IR&D identificado y planificado por uno u otro segmento en beneficio de sus respectivas actividades comerciales, y ejecutado por {Phantom Works} en nombre de ambos, se acumulan en el 'fondo común de toda la empresa' y se distribuyen entre los dos segmentos con arreglo al valor añadido relativo de cada uno de ellos. Estas imputaciones se examinan cada año, y si se identifica un proyecto de IR&D de la IDS que pudiera tener en el futuro un valor para la BCA {es decir, la División de LCA de Boeing}, se le imputa de nuevo al fondo común de toda la empresa.
>
> 4. Esta metodología está expresamente prevista en la disposición 48 CFR § 9904.420-50 y ha sido aprobada por el DOD. Funcionarios responsables de la contratación, funcionarios de la administración que suscribe los contratos y la DCAA comprueban constantemente nuestro cumplimiento de esta metodología, que en última instancia está sujeto a la supervisión del Inspector General del DOD. El incumplimiento puede dar lugar a graves sanciones, entre ellas el impago, la recuperación por el Gobierno de los costos inadmisibles, una demanda al amparo de la Ley sobre alegaciones falsas y la exclusión de futuros contratos gubernamentales."

[2995] Declaración jurada de David Ramey, Estados Unidos - Prueba documental 1340.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1345 En segundo lugar, los Estados Unidos han presentado otra declaración jurada de David C. Bullock, Vicepresidente y Director de Asuntos Financieros relacionados con la ingeniería, las operaciones y la tecnología de la empresa Boeing.[2996] En su declaración jurada, el Sr. Bullock afirma, con respecto a la dependencia Phantom Works de Boeing, que:

> "{C}uando Phantom Works realiza actividades de investigación y desarrollo independientes (IR&D) que son aplicables a varias operaciones comerciales, los costos de estas actividades de investigación y desarrollo se distribuyen entre las operaciones comerciales que se benefician de ellas de conformidad con las normas del Gobierno de los Estados Unidos; cualquier parte que se impute a las operaciones relacionadas con aeronaves civiles de Boeing se cubre íntegramente con los ingresos comerciales de la empresa (y no se reembolsa en concepto de gastos generales de los contratos basados en el costo de la empresa con el Gobierno de los Estados Unidos)."

7.1346 Teniendo en cuenta la evidente importancia de estas prescripciones en materia de contabilidad de costos, en el tercer conjunto de preguntas a los Estados Unidos se incluyó la siguiente, formulada en términos detallados:

> "362. El Grupo Especial entiende que, de conformidad con las normas de contabilidad del Gobierno de los Estados Unidos, los costos de IR&D y B&P únicamente pueden imputarse a un 'segmento' de un contratista si esos costos guardan una 'relación beneficiosa y causal con ese segmento' (segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 80, donde se citan las disposiciones 48 C.F.R. § 9904-420-40 (Estados Unidos - Prueba documental 131) y 48 C.F.R. § 9904.418-40(c) (Estados Unidos - Prueba documental 1141)).
>
> a) ¿Qué se entiende en este contexto por 'relación beneficiosa y causal'?
>
> b) ¿Cómo determina Boeing si los costos de IR&D y B&P en que ha incurrido la IDS guardan una 'relación beneficiosa y causal' con el segmento de LCA de Boeing?
>
> c) Los Estados Unidos indican que los costos de IR&D y B&P 'pueden' ser imputados al segmento de LCA de Boeing 'únicamente si' guardan con él una relación beneficiosa y causal. ¿Significa esto que Boeing no está obligada a imputar los costos de IR&D/B&P a su segmento de LCA aun cuando exista una 'relación beneficiosa y causal'?
>
> d) ¿Tiene Boeing incentivos financieros para imputar únicamente una pequeña parte de sus costos de IR&D/B&P a sus operaciones relacionadas con las LCA?"

7.1347 En su respuesta a esta pregunta, los Estados Unidos confirmaron, entre otras cosas, que "normalmente los costos guardan una relación beneficiosa con un segmento si promueven una de las actividades de éste".[2997] Los Estados Unidos confirmaron también que "determinar si los costos de IR&D y B&P en que ha incurrido la IDS guardan 'una relación beneficiosa o causal' con las grandes aeronaves civiles de Boeing es parte de la obligación de Boeing de mantener un sistema de

[2996] Declaración jurada de David C. Bullock, Estados Unidos - Prueba documental 1284.
[2997] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 362, párrafo 191.

contabilidad y controles internos conexos que aseguren el cumplimiento de la Norma de contabilidad de costos 420".[2998] Los Estados Unidos explicaron además que:

> "En su proceso de examen de los costos de IR&D, Boeing no imputa retroactivamente esos costos cuando uno de los segmentos decide que está interesado en un proyecto de IR&D realizado por el otro. Unas veces esta práctica permitirá a la IDS utilizar los resultados de un proyecto de IR&D financiado en su totalidad o en parte por la BCA, y otras la BCA se aprovechará de un proyecto de IR&D financiado en su totalidad o en parte por la IDS. Dado que la tecnología civil va en general por delante de la tecnología militar en esferas en las que se superponen, la corriente neta de la BCA a la IDS será probablemente mayor, en términos de volumen, que la corriente de la IDS a la BCA."[2999]

Los Estados Unidos reiteraron que:

> "las normas federales sobre adquisiciones sólo permiten imputar los costos de IR&D y B&P a un único sector, es decir, la IDS o la BCA, cuando dichos costos guardan una relación beneficiosa o causal únicamente con ese segmento. A la inversa, si los costos de IR&D y B&P no guardan una relación beneficiosa o causal con un determinado segmento, las normas prohíben imputar cualquiera de los costos a ese segmento. Si se identifica un proyecto de IR&D relacionado con más de un segmento concreto de Boeing (por ejemplo, con la BCA y otro segmento), de conformidad con la Norma de contabilidad de costos 420-50(e)(2), los costos del proyecto 'se distribuirán entre todos los segmentos con arreglo a la misma base utilizada por la empresa para imputar sus gastos residuales de conformidad con el artículo 9904.403 ...'[3000] ... si existe una relación beneficiosa o causal, la imputación es obligatoria".[3001]

7.1348 Las Comunidades Europeas no ponen en entredicho que las normas aplicables exigen a Boeing que impute los costos de IR&D/B&P que benefician a sus segmentos militar y comercial prorrateándolos entre ambos. Más bien formulan los dos argumentos siguientes.

7.1349 En primer lugar, las Comunidades Europeas aducen que esto no excluye necesariamente la posibilidad de que los gastos en IR&D/B&P que Boeing haya considerado inicialmente que sólo eran pertinentes para fines militares (y que, por consiguiente, haya imputado en su totalidad a contratos de la IDS con el DOD y la NASA) resulten tener, en años posteriores, beneficios inesperados para la División de LCA de Boeing. Las Comunidades Europeas aportan una declaración de William T. Keevan, experto en contabilidad de IR&D/B&P, en apoyo de esa posición.[3002] En su declaración en calidad de experto, el Sr. Keevan coincide con los Estados Unidos en que, si se espera que exista una aplicación civil en el momento en que se incurre en un gasto en IR&D para tecnología militar, los reglamentos del DOD exigen que se impute una parte proporcional de ese gasto a las transacciones civiles de Boeing. Sin embargo, el Sr. Keevan explica que esa imputación no tendrá lugar si en el momento en que se realiza la investigación esos usos civiles son "desconocidos" o "inesperados", y "años después se determina que han producido información o resultados útiles para actividades relacionadas con las aeronaves comerciales".[3003] Sin embargo, sólo en esta situación de "uso

---

[2998] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 362, párrafo 192.
[2999] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 362, párrafo 194.
[3000] (*nota del original*) 48 C.F.R. § 9904.420-50(e)(2), Estados Unidos - Prueba documental 131.
[3001] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 362, párrafo 195.
[3002] William T. Keevan, "*Independent Research & Development Reimbursements: Commentary on Selected Issues Raised by the United States' First Written Submission in DS353*," noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1179.
[3003] *Ibid.*, página 5.

inesperado" se reembolsarían a la IDS todos los gastos en investigación y desarrollo que benefician tanto a la IDS como al segmento comercial de Boeing. En nuestra opinión, este argumento del "uso inesperado" no es suficiente para establecer la existencia de la medida.

7.1350 En segundo lugar, las Comunidades Europeas argumentan que el Grupo Especial no puede tener la seguridad de que Boeing imputa efectivamente de este modo sus costos de IR&D/B&P. En concreto, las Comunidades Europeas aducen que:

> "... en la medida en que Boeing adopta, en sus propios procedimientos de contabilidad, una posición que está en consonancia con los argumentos formulados en la presente diferencia, no sólo *no imputará* la tecnología de posible doble uso financiada por la IDS de Boeing a los objetivos finales en materia de costos de la División de Aeronaves Comerciales de Boeing, sino que *imputará* la tecnología de posible doble uso financiada por la División de Aeronaves Comerciales de Boeing a los objetivos finales en materia de costos de la IDS de Boeing".[3004]

7.1351 Los "argumentos formulados en la presente diferencia" por los Estados Unidos son que una parte muy pequeña de las actividades de investigación y desarrollo del DOD tiene aplicaciones reales o potenciales de "doble uso"; esto es, los Estados Unidos argumentan que una parte muy pequeña de las actividades de investigación y desarrollo del DOD está relacionada con las LCA. En nuestra opinión, este segundo argumento de las Comunidades Europeas no es suficiente para establecer la existencia de la medida. No se puede suponer que Boeing no cumple las prescripciones aplicables en materia de contabilidad de costos. Además, incluso si el Grupo Especial supusiera que Boeing no cumple las prescripciones aplicables en materia de contabilidad de costos, ello no modificaría el hecho de que el Gobierno de los Estados Unidos ha establecido estas prescripciones jurídicas. Como observó el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*:

> "... la existencia de una contribución financiera de un *gobierno* debe probarse por referencia a la acción del *gobierno*. Determinar si existe una contribución financiera con arreglo al inciso iv) basándose únicamente en la *reacción de las entidades afectadas* significaría, en la práctica, que con arreglo a esta disposición se aplicaría una norma distinta a la de los incisos i) a iii), que prescribe la *consideración previa de la acción del gobierno*. Tampoco vemos cómo la reacción de las *entidades privadas* a una determinada medida gubernamental puede *servir de base para determinar si el Miembro ha cumplido las obligaciones derivadas de su pertenencia a la OMC*".[3005]

7.1352 Las prescripciones en materia de contabilidad de costos anteriormente examinadas son las mismas para los costos de IR&D que para los costos de B&P.[3006] Teniendo en cuenta las pruebas que se han presentado al Grupo Especial con respecto a las normas de contabilidad de los costos de IR&D/B&P, concluimos que las Comunidades Europeas no han establecido la existencia de la medida que se está impugnando. Más concretamente, concluimos que las Comunidades Europeas no han establecido que, a través de contratos de compra basados en la participación en los costos suscritos con la IDS, la NASA y el DOD reembolsan gastos en IR&D/B&P que "están relacionados con la producción de ... LCA de Boeing", es decir, que "reembolsan a Boeing los gastos en IR&D

[3004] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 609.

[3005] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, párrafo 8.34.

[3006] Véase, por ejemplo, la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 611 ("... las Normas de contabilidad de costos en litigio son las destinadas a 'contabilizar los costos de investigación y desarrollo independientes y de oferta y propuesta', y por lo general no existe ninguna distinción entre las normas de contabilidad de costos para IR&D y B&P").

y B&P ... relacionados con la mejora, el desarrollo y la producción de ... su línea de productos LCA".[3007]

7.1353 Por estas razones, el Grupo Especial concluye que las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de la medida impugnada.[3008]

f) Conclusión

7.1354 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la NASA y el DOD reembolsan gastos en IR&D/B&P que están relacionados con la producción de LCA de Boeing, y que, por consiguiente, no han establecido la existencia de las medidas que supuestamente constituyen una subvención específica de conformidad con los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.**

10. Donaciones del Departamento de Trabajo (DOL) para la formación de trabajadores del 787

a) Introducción

7.1355 En 2004, el Departamento de Trabajo ("DOL") adjudicó una donación de 1,5 millones de dólares a un grupo de entidades conocido como la "Asociación de la Tríada". Las Comunidades Europeas alegan que la finalidad de la donación del DOL era cubrir los costos de formación de trabajadores actuales y futuros con miras al desarrollo y la producción del 787, y la denominan "donación para la formación de trabajadores del 787". Las Comunidades Europeas sostienen que esta donación es una subvención específica de conformidad con los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC e imputan a la División de LCA de Boeing el monto total de la donación (es decir, 1,5 millones de dólares).

7.1356 Los Estados Unidos no niegan que el DOL realizó la donación, ni que se trata de una subvención de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, argumentan que la donación es una subvención al Edmonds Community College, y no una subvención a Boeing. En este sentido, los Estados Unidos niegan que la finalidad de la donación fuera formar trabajadores del 787, y se refieren a ella como la "donación al Edmonds Community College". Además, los Estados Unidos niegan que la subvención sea específica de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo SMC.

b) Las medidas en litigio

7.1357 En 2004, el DOL adjudicó una donación de 1,5 millones de dólares a un grupo de entidades conocido como la "Asociación de la Tríada". Estas entidades son, entre otras, el Edmonds Community College, el Everett Community College, el Snohomish Workforce Development Council, el Snohomish Economic Development Council, Boeing y otras industrias proveedoras de manufacturas aerospaciales del condado de Snohomish.[3009] El dinero fue recibido y utilizado por el

[3007] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 871, 878 y 880; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 602.

[3008] En opinión del Grupo Especial, el hecho de que las Comunidades Europeas no hayan establecido que la NASA y el DOD reembolsan a Boeing gastos en IR&D/B&P que "están relacionados con la producción de ... LCA de Boeing" podría analizarse también en relación con el hecho de que las Comunidades Europeas no han demostrado que cualquiera de las supuestas subvenciones debería ser imputada a la División de LCA de Boeing.

[3009] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 410.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Edmonds Community College. La solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas[3010] dice así:

> "El Departamento de Trabajo de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través de la Aerospace Industry Initiative, un elemento de la High Growth Training Initiative del Presidente, en virtud de la Workforce Investment Act, Pub. L. Nº 105-220 (1998), al conceder al Edmonds Community College del Estado de Washington fondos para la capacitación de trabajadores de la industria aeroespacial en relación con el Boeing 787."

c) La cuestión de si existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1358 Las Comunidades Europeas argumentan que "la financiación del DOL a la Tríada y a Boeing" para formar trabajadores del 787 constituye una transferencia directa de fondos y, en concreto, una donación en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3011]

7.1359 En cuanto a la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas argumentan que las "donaciones del DOL para la formación de trabajadores del 787" otorgan "beneficios" a la División de LCA de Boeing. Aducen: i) que las contribuciones financieras "están relacionadas con la producción del 787"; ii) que las contribuciones financieras "proporcionan a la División de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado"; iii) que "no se exige a Boeing que pague nada a cambio de estas donaciones del DOL para la formación de trabajadores"; y iv) que "Boeing habría incurrido sin duda en el costo íntegro de la formación de sus trabajadores del 787 en el mercado".[3012]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1360 Los Estados Unidos argumentan que la donación constituye una contribución financiera, pero no al programa del 787 de Boeing, como sostienen las Comunidades Europeas, porque se adjudicó al Edmonds Community College y no a Boeing.[3013]

7.1361 Los Estados Unidos argumentan también que Boeing no obtuvo ningún beneficio de la donación del Departamento de Trabajo porque no sólo la donación se concedió al Edmonds Community College, y no a Boeing, sino que además no se utilizó realmente para proporcionar formación a empleados de Boeing. En este sentido, la descripción que hacen las Comunidades Europeas de la donación al Edmonds Community College como una "donación para la formación de trabajadores" que "está expresamente relacionada con la formación de trabajadores del 787" es inexacta.[3014]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1362 Ambas partes coinciden en que la medida impugnada constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Más concretamente, ambas partes coinciden en que la medida

[3010] WT/DS353/2, punto 5, página 13.
[3011] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 910.
[3012] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 913-915.
[3013] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 413.
[3014] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 414-416.

impugnada implica una contribución financiera en forma de donación en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y en que esta contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial no ve ninguna razón para discrepar, y observa que la financiación fue identificada como una "donación" por el propio Departamento de Trabajo.[3015]

7.1363 En opinión del Grupo Especial, la cuestión de si se debería imputar a la División de LCA de Boeing una parte o la totalidad de la subvención está relacionada con la cuantía de la subvención, y no con la existencia de una contribución financiera o un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3016] Si el Grupo Especial constata que la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, examinará los argumentos y pruebas de las partes relativos a esta cuestión. Sin embargo, si constata que la subvención no es específica en el sentido del artículo 2, no será necesario que examine la cuestión de qué parte de la subvención (no específica) debería imputarse a la División de LCA de Boeing.

d) La cuestión de si la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1364 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas formulan dos argumentos en apoyo de su posición de que la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. En primer lugar, argumentan que la donación a la Tríada (a la que se refieren en plural como "donaciones", a pesar de que al parecer sólo hubo una donación) es específica debido al grupo limitado de entidades, entre ellas Boeing, que forman parte de la Asociación de la Tríada. Las Comunidades Europeas explican que numerosas publicaciones gubernamentales y la notificación de su adjudicación ponen de manifiesto que la donación a la Asociación de la Tríada se utiliza para formar trabajadores relacionados con la cadena de suministro del Boeing 787, y que el principal asociado en el proyecto es la empresa Boeing. Por ejemplo, en la propuesta de donación a la Asociación de la Tríada se declara que "el objetivo fundamental de esta labor de formación es la capacitación de la mano de obra que necesitan los fabricantes aeroespaciales para construir el Boeing 7E7", incluidos "Boeing y sus proveedores aeroespaciales". Por esta razón, las donaciones van dirigidas a la industria aeroespacial, y benefician en particular a Boeing, y en la Declaración de actividades, por ejemplo, se explica que las donaciones se utilizarán para satisfacer las necesidades concretas de Boeing.[3017] En segundo lugar, las Comunidades Europeas afirman que "la donación es también específica de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 porque es parte de un programa gubernamental más amplio que va dirigido únicamente a determinadas industrias, incluida la aeroespacial".[3018]

7.1365 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas responden a los argumentos de los Estados Unidos de que el programa gubernamental más amplio del que forma parte la donación a la Tríada -es decir, la *High Growth Job Training Initiative* (Iniciativa de formación en el trabajo en sectores de alto crecimiento)- no es específico. Las Comunidades Europeas argumentan que los Estados Unidos no comprenden que la medida en litigio es la donación por el DOL de 1,5 millones de dólares al Edmonds Community College, y no toda la *High Growth Job Training Initiative*. Según las Comunidades Europeas, lo cierto es que "la donación en litigio se limitó explícitamente a la industria

[3015] Véase, por ejemplo, *Edmonds Community College Grant Notification*, CE - Prueba documental 622, página 1 ("Se aprueba el adjudicatario de la donación de este proyecto por un importe máximo de 1.475.045 dólares, según se especifica en la Declaración de actividades, con un incremento adicional de 725.045 dólares").

[3016] Véanse *supra* los párrafos 7.35 y 7.36 del presente informe.

[3017] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 916 y 919.

[3018] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 917.

aeroespacial (es decir, a Boeing y sus proveedores aeroespaciales), y que por tanto es específica *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del *Acuerdo SMC*".[3019]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1366 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos presentan dos argumentos relativos a la especificidad. En primer lugar, argumentan que, incluso si la donación a la Tríada se analiza aisladamente del programa más amplio del que es parte, "no es específica para la industria aeroespacial o Boeing". Por el contrario, los beneficiarios de esta donación podían ser muchos más que la industria aeroespacial y Boeing.[3020] En segundo lugar, los Estados Unidos argumentan que las donaciones del Departamento de Trabajo adjudicadas en virtud de la *High Growth Job Training Initiative* no son específicas de conformidad con el párrafo 1 del artículo 2. Para empezar, no son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 porque no están explícitamente limitadas a "determinadas empresas". Antes bien, esas donaciones son "ampliamente accesibles" porque se han distribuido entre 14 sectores industriales distintos que abarcan una parte significativa de la economía estadounidense, como la atención de salud, los servicios financieros, la tecnología de la información, la energía, las manufacturas, la venta al por menor y el transporte. En el marco de estos sectores, las donaciones pueden ser utilizadas con diversos fines en numerosos subsectores. Las donaciones no son en modo alguno específicas *de jure* para Boeing o la industria aeorespacial.[3021]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1367 Las Comunidades Europeas argumentan que la donación a la Tríada es específica debido al grupo limitado de entidades, entre ellas Boeing, que forman parte de la Asociación de la Tríada. Suponiendo que, a los efectos del artículo 2, la cuestión pertinente fuera si la donación a la Tríada sería específica si se examinara aisladamente del programa más amplio de la *High Growth Job Training Initiative* en virtud del cual se concedió, la respuesta sería sin duda afirmativa. Entre otras cosas, la "Lista de adjudicatarios de las donaciones de la *High Growth Job Training Initiative*" indica que la "industria destinataria" de la donación a la Tríada es la "aeroespacial".[3022] Sin embargo, la donación en litigio se concedió en virtud de un programa más amplio. En este sentido, observamos que en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas se indica que la donación al Edmonds Community College se realizó a través de la Aerospace Industry Initiative, "un elemento de la High Growth Training Initiative del Presidente".[3023] Por consiguiente, consideramos que, para establecer la especificidad, las Comunidades Europeas deben proporcionar una explicación razonada de los motivos por los que no procede analizar la especificidad al nivel del programa más amplio o demostrar que el programa más amplio (es decir, la *High Growth Job Training Initiative*) es específico. La declaración de las Comunidades Europeas de que "la medida en litigio es la donación por el DOL de 1,5 millones de dólares al Edmonds Community College, y no toda la *High Growth Job Training Initiative*" no es suficiente como explicación razonada para examinar aisladamente la donación a la Tríada. Por consiguiente, pasamos a ocuparnos de la cuestión de si el programa de la *High Growth Job Training Initiative* es específico.

7.1368 En opinión del Grupo Especial, las Comunidades Europeas no han acreditado *prima facie* que la "*High Growth Job Training Initiative*" es específica de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo SMC. Si bien es cierto que el programa "va dirigido únicamente a determinadas industrias,

[3019] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 628 y 629.
[3020] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 419-421.
[3021] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 417.
[3022] *High Growth Job Training Initiative Grantee List*, Estados Unidos - Prueba documental 171, página 6.
[3023] WT/DS353/2, punto 5, página 13.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

incluida la aeroespacial"[3024], las industrias "destinatarias" son demasiado amplias (por ejemplo, las "manufacturas avanzadas" son una de las 14 "industrias") para justificar una constatación de especificidad.

7.1369 El fundamento legislativo de la *High Growth Job Training Initiative* es la disposición 29 U.S.C. § 2916a, que establece en la parte pertinente:

> "(1) En general
>
> El Secretario de Trabajo utilizará los fondos disponibles en virtud del artículo 1356(s)(2) del título 8 para adjudicar a las entidades beneficiarias donaciones destinadas a proporcionar formación en el trabajo y actividades conexas a trabajadores con el fin de ayudarles a obtener empleo, o a mejorar el que tengan, *en las industrias y sectores económicos identificados en el párrafo 4) que previsiblemente experimentarán un crecimiento significativo*, y garantizar que la formación en el trabajo y las actividades conexas financiadas con esas donaciones se coordinen con el sistema público de inversión en mano de obra.
>
> (2) Utilización de los fondos
>
> (A) Formación proporcionada
>
> Los fondos de que se trata en esta sección podrán utilizarse para proporcionar servicios de formación en el trabajo y actividades conexas destinados a ayudar a los trabajadores (tanto empleados como desempleados) a adquirir los conocimientos y competencias necesarios para obtener un puesto de trabajo, o ascender en el escalafón si ya lo tienen, *en las industrias y sectores económicos identificados en el párrafo (4).*
>
> (B) Mejora de los programas de formación y la información
>
> Para facilitar la prestación de servicios de formación en el trabajo que se describen en el apartado (A), los fondos de que se trata en esta sección podrán utilizarse para ayudar a desarrollar y poner en práctica actividades tipo como la elaboración de un plan de estudios adecuado para crear competencias básicas y formar trabajadores, la identificación y divulgación de información sobre carreras y conocimientos y el aumento de la integración de las actividades de las escuelas superiores (*colleges*) comunitarias y técnicas con las actividades de las empresas y el sistema público de inversión en mano de obra a fin de satisfacer las necesidades de formación *de las industrias y sectores económicos identificados en el párrafo (4).*
>
> (3) Entidades beneficiarias
>
> Las donaciones de que se trata en este artículo podrán adjudicarse a asociaciones de entidades de los sectores público y privado, entre las que podrán incluirse:
>
> (A) empresas u organizaciones sin fines de lucro relacionadas con empresas, como por ejemplo asociaciones comerciales;
>
> (B) entidades que imparten enseñanza y formación, incluidas las escuelas superiores comunitarias y otras organizaciones de carácter comunitario; y

[3024] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 917.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

(C) entidades que participan en la administración del sistema de inversión en mano de obra establecido en virtud del título I de la Ley de inversión en mano de obra de 1998 {29 U.S.C. 2801 y siguientes}, y agencias de desarrollo económico.

(4) Industrias y sectores económicos de alto crecimiento

A los efectos de este artículo, el Secretario de Trabajo, en consulta con las juntas estatales de inversión en mano de obra, identificará *las industrias y sectores económicos que previsiblemente experimentarán un crecimiento significativo, teniendo en cuenta factores adecuados como que esas industrias y factores:*

(A) aportarán previsiblemente a la economía un número sustancial de nuevos puestos de trabajo;

(B) están siendo transformados por la tecnología y la innovación, que exigen a los trabajadores nuevos conjuntos de conocimientos;

(C) son actividades comerciales nuevas y emergentes que previsiblemente crecerán;

o

(D) tienen una repercusión significativa en la economía en general o en el crecimiento de otras industrias y sectores económicos.

(5) Distribución equitativa

Al adjudicar las donaciones de que se trata en este artículo, el Secretario de Trabajo se asegurará de que esas donaciones se distribuyen equitativamente entre las diversas zonas geográficas. ..."[3025]

7.1370 El programa es gestionado por la Administración de Empleo y Formación (ETA) del Departamento de Trabajo. De conformidad con la legislación anteriormente citada, la ETA identificó 14 "industrias y sectores económicos de alto crecimiento", entre las que se incluían las manufacturas avanzadas, las actividades aeroespaciales, el automóvil, la biotecnología, la construcción, la energía, los servicios financieros, la tecnología geoespacial, la atención de salud, la seguridad interior, la hostelería, la tecnología de la información, la venta al por menor y el transporte.[3026]

7.1371 En virtud de la *High Growth Job Training Initiative*, el Departamento de Trabajo ha adjudicado 156 donaciones por un total de más de 288 millones de dólares a entidades de los 14 sectores industriales abarcados por la iniciativa.[3027] Entre los beneficiarios de estas donaciones figuran sistemas estatales y locales de inversión en mano de obra; escuelas superiores comunitarias; asociaciones y organizaciones de atención de salud; grupos comerciales de industrias como la información y la tecnología geoespaciales, la nanotecnología, las manufacturas, el automóvil y la construcción; y agencias estatales y locales de trabajo, empleo y desarrollo comunitario.[3028]

[3025] 29 U.S.C. § 2916a, Estados Unidos - Prueba documental 1294 (sin cursivas en el original).
[3026] *The President's High Growth Job Training Initiative Fact Sheet*, Estados Unidos - Prueba documental 170.
[3027] *High Growth Job Training Initiative Grantee List*, Estados Unidos - Prueba documental 171.
[3028] *High Growth Job Training Initiative Grantee List*, Estados Unidos - Prueba documental 171.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1372 Los proyectos financiados con las donaciones abarcan diversas esferas, como la alfabetización, artes relacionadas con la construcción, problemas a largo plazo de los trabajadores del sector de la atención de salud, asistencia en instituciones, formación minera, logística de las cadenas de suministro, formación de personas con discapacidades con miras a su empleo en el sector de los servicios financieros, capacitación en biotecnología, formación y conocimientos sobre talleres mecánicos, fabricación de alimentos y bebidas, y tecnología de sistemas integrados.[3029]

7.1373 En la Prueba documental 171 presentada por los Estados Unidos se facilitan los siguientes datos sobre el desglose de las donaciones financiadas con cargo al programa de la *High Growth Job Training Initiative*:

"Industria destinataria"	**Número de donaciones**
Manufacturas avanzadas	31
Industria aeroespacial	7
Automóvil	12
Biotecnología	17
Construcción/oficios calificados	9
Energía	11
Servicios financieros	5
Industria geoespacial	6
Atención de salud	29
Hostelería	4
Tecnología de la información	3
Venta al por menor	3
Transporte	4

7.1374 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

e) Conclusión

7.1375 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que el pago al Edmonds Community College que hizo el Departamento de Trabajo en virtud de la *High Growth Job Training Initiative* constituye una subvención. Sin embargo, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.**

11. Subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió

a) Introducción

7.1376 Las Comunidades Europeas argumentan que las "subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió" constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, y son específicas en el sentido del artículo 2 de dicho Acuerdo. Las Comunidades Europeas estiman que la subvención a la División de LCA de Boeing en forma de ventajas fiscales EVE/IET a lo largo de 2006 asciende a 2.199 millones de dólares.

7.1377 Los Estados Unidos admiten que las medidas en litigio constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1, y son específicas en el sentido del artículo 2. También aceptan la estimación de las Comunidades Europeas de que la subvención a la División de LCA de Boeing en forma de ventajas fiscales EVE/IET a lo largo de 2006 asciende a 2.199 millones de dólares. Sin embargo, los Estados

[3029] *High Growth Job Training Initiative Grantee List*, Estados Unidos - Prueba documental 171.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que Boeing seguirá recibiendo beneficios EVE/IET después de 2006.

b) Las medidas en litigio

7.1378 Las Comunidades Europeas caracterizan las medidas en litigio como "subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió". Al describir estas medidas, las Comunidades Europeas examinan las disposiciones iniciales del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos relativas a las empresas de ventas en el extranjero, la *Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000*, la *Ley de creación de empleo de los Estados Unidos de 2004 y* la *Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005*.[3030, 3031]

i) Disposiciones del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos relativas a las empresas de ventas en el extranjero[3032]

7.1379 Una empresa de ventas en el extranjero ("EVE") era una empresa constituida, organizada y mantenida en un país extranjero que cumpla las condiciones establecidas, o en una posesión de los Estados Unidos situada fuera del territorio aduanero de ese país, con arreglo a las prescripciones específicas de los artículos 921 a 927 del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos.[3033] Las EVE gozaban de una exención fiscal estadounidense sobre una parte de sus "ingresos de comercio exterior", es decir, los ingresos brutos de la EVE atribuibles a "entradas brutas de comercio exterior".

[3030] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 923-945.

[3031] En la solicitud de establecimiento de un grupo especial que presentaron en esta diferencia, las Comunidades Europeas sostienen lo siguiente:

> "El Gobierno de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través del sistema fiscal federal, y en particular a través de las siguientes medidas fiscales:
>
> a. los artículos 921-927 del *Internal Revenue Code* (antes de su derogación) y medidas conexas por las que se establece un trato fiscal especial para las 'empresas de ventas en el extranjero' ('EVE');
>
> b. la *FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act of 2000*, Pub. L. Nº 106-519; y
>
> c. la *American Jobs Creation Act of 2004*, Pub. L. Nº 108-357."

Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS353/2, página 14 (23 de enero de 2006).

[3032] Las Comunidades Europeas sostienen que "las principales disposiciones jurídicas que constituyen la medida relativa a las EVE son los artículos 245(c), 921 a 927 y 951(e) del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos". Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 923, nota 1615. En el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 2.1-2.8 y 7.95-7.97, y en el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 11-18, figura una descripción detallada de las disposiciones relativas a las EVE.

[3033] CE - Prueba documental 623. Las EVE debían satisfacer ciertas prescripciones relativas a la presencia en el extranjero. Por ejemplo, una EVE debía tener establecida una oficina fuera del territorio aduanero de los Estados Unidos. Esta oficina debía contar con los elementos necesarios para efectuar las operaciones de la EVE. Asimismo, para que se considerase que una EVE, no comprendida entre las clasificadas como pequeñas, había tenido entradas brutas de comercio exterior durante el ejercicio fiscal correspondiente, la administración de la empresa durante ese ejercicio debía llevarse a cabo fuera de los Estados Unidos, y sólo podía considerarse que la empresa tenía entradas brutas de comercio exterior procedentes de cualquier operación, si los procesos económicos relativos a ésta habían tenido lugar fuera de los Estados Unidos.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Se entendía por entradas brutas de comercio exterior las entradas brutas de cualquier EVE generadas por operaciones que reunían las condiciones establecidas, que generalmente entrañaban la venta o el arrendamiento financiero de "bienes de exportación".[3034] Una parte de los "ingresos de comercio exterior" se consideraban "ingresos de fuente extranjera sin conexión efectiva con una actividad comercial o empresarial en los Estados Unidos" y no estaban por tanto gravados en los Estados Unidos. Esta parte no gravada recibía la denominación de "ingresos de comercio exterior exentos". La EVE tributaba por la parte restante. A los dividendos pagados por la EVE al accionista (de ordinario, el "proveedor vinculado") con los ingresos exentos y no exentos les era aplicable en general la deducción completa por dividendos recibidos. Aparte de la exención de impuestos de una parte de los ingresos de comercio exterior de las EVE, esta medida permitía también a las empresas matrices de las EVE en los Estados Unidos aplazar el pago de los impuestos sobre determinados "ingresos de comercio exterior" que normalmente estarían sujetos a imposición inmediata y evitar el pago de impuestos sobre los dividendos que recibían de sus EVE relacionados con "ingresos de comercio exterior".

ii) Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000[3035]

7.1380 El 15 de noviembre de 2000, los Estados Unidos promulgaron la *Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000* (la "Ley IET") en respuesta a las constataciones con respecto a las disposiciones sobre las EVE formuladas por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*.[3036] La Ley IET i) derogaba las disposiciones del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos relativas a la tributación de las EVE, con sujeción a ciertas disposiciones transitorias y de anterioridad, y ii) eximía del impuesto sobre la renta a los "ingresos extraterritoriales".

7.1381 En primer lugar, la Ley IET especificaba que, en general, las enmiendas introducidas por la Ley "se aplicarán a las transacciones efectuadas después del 30 de septiembre de 2000". Además, después de esa fecha no podían crearse nuevas EVE. Sin embargo, en el caso de las EVE existentes el 30 de septiembre de 2000, el artículo 5(c)(1) de la Ley IET establecía que las enmiendas introducidas por la Ley no se aplicarían a ninguna transacción realizada en el curso de operaciones comerciales normales en las que participara una EVE y que tuvieran lugar: i) antes del 1º de enero de 2002; o ii) después del 31 de diciembre de 2001, en cumplimiento de un contrato vinculante entre una EVE (o una persona vinculada) y una persona no vinculada en vigor el 30 de septiembre de 2000.

7.1382 En segundo lugar, la Ley IET permitía que determinados ingresos obtenidos por un "contribuyente" estadounidense quedaran exentos de impuestos. Tales ingresos -"ingresos extraterritoriales" que fueran "ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas"- podían obtenerse con respecto a mercancías sólo en transacciones relativas a bienes de comercio

---

[3034] Con ciertas excepciones, los bienes de exportación eran aquellos:

- destinados a la venta o el arriendo;
- fabricados, producidos, cultivados, criados o extraídos en los Estados Unidos;
- por una persona que no fuera una EVE;
- vendidos, dados en arrendamiento financiero o alquilados para su uso, consumo o enajenación fuera de los Estados Unidos; y
- cuyo valor justo de mercado no fuera imputable en más del 50 por ciento a importaciones.

[3035] *FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act of 2000, United States Public Law 106-519, 114 Stat. 2423 (2000)*. CE - Prueba documental 625. En el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 2.1-2.8, y en el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 12-14, figura una descripción detallada de las disposiciones de esta Ley.

[3036] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 8.1 a); informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 177 a) y 178.

exterior que reunieran las condiciones establecidas. La Ley IET definía los "ingresos extraterritoriales" como los ingresos brutos de un contribuyente imputables a "entradas brutas procedentes de operaciones de comercio exterior", esto es, entradas brutas generadas por determinadas operaciones que reunían las condiciones establecidas relativas a la venta o el arrendamiento financiero de "bienes de comercio exterior que reunieran las condiciones establecidas" para uso fuera de los Estados Unidos. En el marco de la Ley IET, la expresión "ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas" significaba, con respecto a cualquier operación, la cantidad de ingresos brutos que, de ser excluidos, daría lugar a una reducción de los ingresos imponibles obtenidos por el contribuyente en tal operación igual a la mayor de las siguientes magnitudes: i) el 30 por ciento de los ingresos por concepto de venta y arrendamiento en el exterior obtenidos por el contribuyente como consecuencia de esa operación; ii) el 1,2 por ciento de las entradas brutas de comercio exterior obtenidas por el contribuyente en esa operación, o iii) el 15 por ciento de los ingresos de comercio exterior obtenidos por el contribuyente como consecuencia de esa operación. La expresión "bienes de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas" significaba bienes: "(A) fabricados, producidos, cultivados o extraídos dentro o fuera de los Estados Unidos; (B) destinados principalmente a la venta, el arrendamiento financiero o el alquiler, en el curso de operaciones comerciales o empresariales normales, para su utilización directa, consumo o enajenación fuera de los Estados Unidos, y (C) cuyo valor justo de mercado no fuera imputable en más del 50 por ciento a: (i) artículos fabricados, producidos, cultivados o extraídos fuera de los Estados Unidos, y (ii) costos directos de la mano de obra (determinados conforme a los principios del artículo 263A) por trabajos realizados fuera de los Estados Unidos".

7.1383 Las definiciones que contenía la Ley IET de bienes de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas y de entradas brutas de comercio exterior -que determinaban los ingresos que constituían ingresos extraterritoriales, ingresos de comercio exterior e ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas- contenían pues al menos dos prescripciones que debían satisfacerse para que el contribuyente pudiera acogerse a la exclusión tributaria: i) la prescripción de que las mercancías producidas dentro o fuera de los Estados Unidos estuvieran destinadas principalmente a la venta, arrendamiento financiero o alquiler, en el curso de operaciones comerciales o empresariales normales, para su utilización directa, consumo o enajenación fuera de los Estados Unidos; y ii) la prescripción de que el valor justo de mercado de dichos bienes no fuera imputable en más del 50 por ciento a artículos fabricados, producidos, cultivados o extraídos fuera de los Estados Unidos, y costos directos de la mano de obra de trabajos realizados fuera de los Estados Unidos.

iii) Ley de creación de empleo de los Estados Unidos de 2004[3037]

7.1384 El 22 de octubre de 2004, los Estados Unidos promulgaron la *Ley de creación de empleo en los Estados Unidos de 2004 (AJCA)* en respuesta a las constataciones formuladas por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*.[3038] El artículo 101 de la AJCA ("Derogación de la exclusión aplicable a los ingresos extraterritoriales") derogaba las disposiciones del artículo 114 del Código de Rentas Internas por las que se eximía a los ingresos extraterritoriales del impuesto sobre la renta. La fecha de entrada en vigor de esta derogación era el 31 de diciembre de 2004. Sin embargo, la "norma transitoria para los años 2005 y 2006" que figuraba en el artículo 101(d) de la AJCA permitía a los contribuyentes estadounidenses reclamar el 80 por ciento de los beneficios fiscales aplicables a los IET con respecto a determinadas transacciones realizadas en 2005 y el 60 por ciento de los beneficios fiscales IET con

[3037] *American Jobs Creation Act of 2004, Pub. L. Nº 108-357, §101*. CE - Prueba documental 626. En el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafos 2.13-2.17, se describen con más detalle las disposiciones de esta Ley.

[3038] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, 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 b), 256 f), 257.

respecto a determinadas transacciones realizadas en 2006. Además de esta norma transitoria de duración limitada, la AJCA protegía indefinidamente al programa IET, al amparo del principio de anterioridad, con respecto a determinadas transacciones. En concreto, el artículo 101(f) de la AJCA ("Contratos vinculantes") establecía que el artículo 101 no se aplicaría a ninguna transacción realizada en el curso de operaciones comerciales normales que se efectuaran de conformidad con un contrato vinculante i) celebrado entre el contribuyente y una persona no relacionada con él, y ii) que estuviera en vigor al 17 de septiembre de 2003 y en todo momento a partir de entonces. Además, el artículo 101 de la AJCA no derogaba el artículo 5(c)(1) de la Ley IET, que protegía indefinidamente las subvenciones a las EVE, al amparo del principio de anterioridad, con respecto a determinadas transacciones que se hubieran realizado en cumplimiento de contratos vinculantes en vigor el 30 de septiembre de 2000.[3039]

iv) Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005[3040]

7.1385 El 17 de mayo de 2006, los Estados Unidos promulgaron la *Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005* ("TIPRA") en respuesta a las constataciones formuladas por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*.[3041] El artículo 513 de la TIPRA se titula "Derogación de las desgravaciones en virtud de contratos vinculantes relativos a EVE/IET". El artículo 513(a) de la TIPRA ("Disposiciones relativas a las EVE") deroga las disposiciones del artículo 5(c)(1)(B) de la Ley IET que permitían que se mantuvieran los beneficios aplicables a las EVE con respecto a las transacciones realizadas en cumplimiento de un contrato vinculante en vigor el 30 de septiembre de 2000. El artículo 513(b) de la TIPRA ("Disposiciones relativas a los IET") deroga las disposiciones del artículo 101(f) de la AJCA que permitían que se mantuvieran los beneficios fiscales aplicables a los IET con respecto a las transacciones realizadas en cumplimiento de un contrato vinculante en vigor el 17 de septiembre de 2003. El artículo 513(c) de la TIPRA establece que "las modificaciones introducidas por este artículo se aplicarán a los ejercicios fiscales que comiencen después de la fecha de promulgación de esta Ley".

c) La cuestión de si existe una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1386 Las Comunidades Europeas argumentan que "el Gobierno de los Estados Unidos proporciona contribuciones financieras a las empresas que pueden beneficiarse del régimen fiscal previsto en la legislación EVE/IET, inclusive a través de las disposiciones transitorias y de anterioridad conexas de la legislación que la sucedió" y que estas contribuciones financieras están abarcadas por el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC ("cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían").[3042]

7.1387 Las Comunidades Europeas sostienen, a este respecto, que la medida relativa a las EVE establece tres exenciones fiscales que tienen el efecto conjunto de proteger a los ingresos contra los impuestos que les gravarían si no existiera esa medida. En primer lugar, exime a las EVE del pago de impuestos sobre una parte de sus ingresos de comercio exterior. En segundo lugar, la medida relativa a las EVE permite a las empresas matrices de las EVE en los Estados Unidos aplazar el pago de los

[3039] Véase *supra*, párrafo 7.1381.

[3040] *Tax Increase Prevention and Reconciliation Act of 2005, Pub. L. Nº 109-222, § 513*, CE - Prueba documental 627.

[3041] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 8.1; e informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 100 b).

[3042] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 952.

impuestos sobre determinados ingresos de comercio exterior. En tercer lugar, esta medida permite a las empresas matrices de las EVE en los Estados Unidos evitar el pago de impuestos sobre los dividendos que reciben de sus EVE relacionados con "ingresos de comercio exterior". Por consiguiente, estas tres exenciones, consideradas conjuntamente, implican una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían porque, si no existiera la medida relativa a las EVE, la carga impositiva de las EVE y sus empresas matrices en los Estados Unidos sería mayor.[3043]

7.1388 Las Comunidades Europeas sostienen que la exención fiscal de los "ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas" en virtud de la medida relativa a los IET protege igualmente contra los impuestos a determinados ingresos de contribuyentes estadounidenses. En virtud de esta medida, únicamente están libres de impuestos los "ingresos de comercio exterior" de un contribuyente estadounidense "que reúnen las condiciones establecidas". Estos "ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas" se determinan con arreglo a requisitos cualitativos y cuantitativos altamente selectivos, como la "utilización fuera de los Estados Unidos" y la "limitación de artículos/trabajadores extranjeros". Si no existiera la medida relativa a los IET, los contribuyentes estadounidenses estarían obligados a incluir en su renta esos "ingresos de comercio exterior que reúnen las condiciones establecidas", y por consiguiente a pagar impuestos sobre ellos. Esta medida tiene por tanto como resultado una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían porque, si no existiera la medida relativa a los IET, la carga impositiva de las empresas estadounidenses sería mayor.[3044]

7.1389 Las Comunidades Europeas argumentan que la Ley IET y la AJCA mantienen las subvenciones para las EVE y los IET con respecto a transacciones basadas en determinados contratos vinculantes preexistentes y que la TIPRA no puso fin por completo a esta serie de subvenciones. Así pues, las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA continúan proporcionando contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC basadas en las medidas iniciales relativas a las EVE y los IET.[3045]

7.1390 Las Comunidades Europeas argumentan que las ventajas fiscales EVE/IET, incluido su mantenimiento mediante las disposiciones transitorias y de anterioridad, otorgan beneficios a la División de LCA de Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Estas ventajas fiscales están relacionadas con la producción de LCA de Boeing y proporcionan a la División de LCA de Boeing ventajas en condiciones que no son de mercado. Puesto que no se exige a Boeing que pague nada a cambio de estas ventajas fiscales EVE/IET, puede considerarse que todas las contribuciones financieras a la División de LCA de Boeing otorgan beneficios.[3046]

7.1391 Las Comunidades Europeas argumentan que las medidas EVE e IET, incluido su mantenimiento mediante la legislación que la sucedió, deben considerarse específicas en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC porque son subvenciones prohibidas supeditadas *de jure* a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3047]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1392 Los Estados Unidos "no niegan que los beneficios EVE/IET constituyen una contribución financiera que otorga un beneficio y que es específica".[3048]

[3043] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 953.
[3044] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 954.
[3045] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 956.
[3046] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 959.
[3047] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 962.
[3048] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 422.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1393 Antes de proceder a determinar si las medidas en litigio constituyen subvenciones específicas, el Grupo Especial considera conveniente exponer su interpretación de la naturaleza de las alegaciones formuladas por las Comunidades Europeas[3049] y del alcance de las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas.

7.1394 En primer lugar, por lo que respecta a la naturaleza de las alegaciones planteadas por las Comunidades Europeas, el Grupo Especial observa que esas alegaciones se refieren a las subvenciones EVE/IET tal como las utiliza una determinada entidad, Boeing. Las Comunidades Europeas afirman que "a través de las exenciones y exclusiones fiscales para las empresas de ventas en el extranjero ('EVE') y los ingresos extraterritoriales ('IET') del Gobierno Federal de los Estados Unidos, *Boeing ha recibido más de 2.000 millones de dólares en subvenciones específicas*".[3050] Las Comunidades Europeas también alegan que las ventajas fiscales EVE/IET otorgan beneficios, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, *a la División de LCA de Boeing*. Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas explican que "su impugnación del mantenimiento del programa EVE/IET no tiene por objeto exigir a los Estados Unidos que eliminen todos los efectos persistentes del programa en general, sino únicamente *el beneficio resultante para Boeing/McDonnell Douglas y los efectos desfavorables causados por éste*".[3051] Por consiguiente, las alegaciones de las Comunidades Europeas se refieren concretamente a las exenciones y exclusiones fiscales EVE/IET en relación con Boeing.[3052]

7.1395 En segundo lugar, por lo que respecta al alcance de las medidas impugnadas, el Grupo Especial observa que las Comunidades Europeas, en su análisis jurídico de las razones por las que esas medidas constituyen subvenciones, se refieren a las medidas como "el régimen fiscal previsto en la legislación EVE/IET, inclusive ... las disposiciones transitorias y de anterioridad conexas de la legislación que la sucedió"[3053], "las ventajas fiscales EVE/IET, incluido su mantenimiento mediante las disposiciones transitorias y de anterioridad"[3054] y "las medidas EVE e IET, incluido su mantenimiento mediante la legislación que la sucedió".[3055] Como se señaló anteriormente, al describir los antecedentes fácticos de sus alegaciones, las Comunidades Europeas resumen las disposiciones del Código de Rentas Internas de los Estados Unidos relativas a las empresas de ventas en el extranjero, la Ley IET, la AJCA y la TIPRA. Consideramos que las siguientes declaraciones de las Comunidades Europeas son especialmente instructivas para comprender la relación de su alegación de derecho con cada una de estas medidas.

7.1396 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas declaran lo siguiente:

> "La Ley IET y la AJCA mantienen estas subvenciones para las EVE y los IET con respecto a transacciones basadas en determinados contratos vinculantes a largo plazo preexistentes, y la TIPRA no puso fin por completo a esta serie de subvenciones. De este modo, las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA continúan proporcionando contribuciones financieras en el sentido del

[3049] Las Comunidades Europeas han formulado alegaciones con respecto a la legislación EVE/IET y las subvenciones establecidas en las disposiciones legislativas que la sucedieron al amparo del artículo 3 del Acuerdo SMC, por una parte, y de los artículos 5 y 6, por otra.
[3050] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 921 (sin cursivas en el original).
[3051] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 59, párrafo 207 (sin cursivas en el original).
[3052] Véase también *supra*, párrafo 7.150.
[3053] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 952.
[3054] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 959.
[3055] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 962.

párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* basadas en las medidas iniciales relativas a las EVE y los IET."[3056]

7.1397 En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas se refieren a "las ventajas fiscales para las empresas de ventas en el extranjero ('EVE') y los ingresos extraterritoriales ('IET'), mantenidas mediante la Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000 ('Ley IET'), la Ley de creación de empleo de los Estados Unidos de 2004 ('AJCA') y la Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005 ('TIPRA')".[3057]

7.1398 En la declaración presentada en la segunda reunión del Grupo Especial, las Comunidades Europeas explican que "no impugnan la 'TIPRA' como medida independiente, ni tienen interés en hacerlo, puesto que la TIPRA deroga efectivamente determinados aspectos de la legislación EVE/IET. Más bien, impugnan las medidas EVE/IET que se enumeran en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, en tanto en cuanto proporcionaban y, a pesar de la TIPRA, continúan proporcionando subvenciones a Boeing".[3058]

7.1399 En resumen, entendemos que: i) las alegaciones de las Comunidades Europeas se refieren, por una parte, a las ventajas fiscales de que supuestamente disfrutaba Boeing en virtud de la legislación inicial sobre el trato de las empresas de ventas en el extranjero y la Ley IET y, por otra, al mantenimiento de esas ventajas fiscales en virtud de las disposiciones transitorias y de anterioridad que figuraban en la Ley IET y la AJCA; y ii) las Comunidades Europeas se prevalen de la TIPRA como prueba de que las subvenciones concedidas en virtud de las disposiciones de anterioridad incluidas en los "contratos vinculantes" de la Ley IET y la AJCA no han sido derogadas por completo.

7.1400 No se pone en duda que durante el período 1989-2006 Boeing recibió exenciones y exclusiones fiscales en virtud de la legislación sobre las EVE y los IET, incluidas las disposiciones transitorias y de anterioridad de la legislación que la sucedió. El Grupo Especial observa que las partes están de acuerdo en que estas exenciones y exclusiones fiscales concedidas a Boeing constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y que son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1401 Por lo que respecta a la existencia de una subvención de conformidad con el artículo 1, el Grupo Especial señala también las constataciones formuladas a este respecto por los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - EVE*, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II).*

7.1402 Primero, el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - EVE* formuló constataciones con respecto a los artículos 921 a 927 del Código de Rentas Internas y las medidas conexas por las que se establecía un trato fiscal especial para las EVE.[3059] El Grupo Especial constató que determinadas "exenciones identificadas por las Comunidades Europeas en el programa relativo a las EVE" eran contribuciones financieras de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque implicaban la condonación de ingresos que en otro caso se percibirían[3060] y

[3056] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 955 (las cursivas figuran en el original).

[3057] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 631.

[3058] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión del Grupo Especial con las partes, párrafo 78. Por consiguiente, más que formular una *alegación* con respecto a la TIPRA, las Comunidades Europeas parecen examinar esta medida únicamente con el fin de adelantarse al argumento de que las medidas en litigio han sido derogadas.

[3059] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 1.1

[3060] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 7.102.

otorgaban un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3061] El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial de que las exenciones concedidas a las EVE eran contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1.

7.1403 Segundo, el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* formuló constataciones con respecto a la Ley IET. El Grupo Especial constató que, al excluir de los ingresos brutos determinados "ingresos extraterritoriales", la Ley daba origen a una contribución financiera en forma de condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1[3062] y que esta contribución financiera otorgaba un beneficio, por lo que existía una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1.[3063] El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial de que la medida relativa a los IET implicaba una contribución financiera mediante la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían.[3064]

7.1404 Tercero, el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)* constató que los Estados Unidos, al promulgar el artículo 101 de la AJCA, mantenían subvenciones EVE/IET prohibidas mediante las cláusulas transitorias y de anterioridad de dicho artículo.[3065] El Órgano de Apelación confirmó esta constatación.[3066]

7.1405 Por lo que respecta a la especificidad, observamos que, además del acuerdo de las partes sobre esta cuestión, el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC establece que las subvenciones que se hayan supeditado a los resultados de exportación en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC se considerarán específicas. En los asuntos *Estados Unidos - EVE*, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, se constató que las subvenciones EVE/IET en litigio estaban supeditadas a la exportación. Además, el presente Grupo Especial constata más adelante[3067] que las medidas en litigio están supeditadas a la exportación. En consecuencia, en la presente diferencia concluimos que son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1406 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las exenciones y exclusiones fiscales proporcionadas a Boeing en virtud de la legislación sobre las EVE y los IET, incluidas las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA, constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

d) Cuantía de la subvención a la División de LCA de Boeing

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1407 Las Comunidades Europeas estiman que la subvención a la División de LCA de Boeing en forma de ventajas fiscales EVE/IET a lo largo de 2006 asciende a 2.199 millones de dólares.[3068]

[3061] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 7.103.
[3062] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 8.43.
[3063] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 8.48.
[3064] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 106.
[3065] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 7.65.
[3066] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 96.
[3067] Véase *infra*, párrafos 7.1450-7.1464.
[3068] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 957; *International Trade Resources LLC, FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers*, CE - Prueba

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1408 Las Comunidades Europeas argumentan que la TIPRA[3069] deroga determinados aspectos de la aplicación de la cláusula de anterioridad a las ventajas fiscales para las EVE y los IET en los ejercicios fiscales que comiencen después de 2006, pero no pone fin a la serie completa de beneficios EVE/IET a partir de 2006. Las Comunidades Europeas, basándose en un memorándum de la Oficina del Asesor Jefe del Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos[3070], afirman que Boeing continuará disfrutando de los beneficios EVE/IET. En concreto, Boeing continuará recibiendo determinados beneficios EVE/IET en la medida en que Boeing reconozca ingresos obtenidos después de 2006 que i) procedan de un pedido firme o una opción ejercitada antes del final de 2006, cuando ii) ese pedido o esa opción ejercitada se hayan efectuado en cumplimiento de un contrato vinculante que reúna las condiciones establecidas en la "norma relativa a los contratos vinculantes para las EVE" de la Ley IET o en la "norma relativa a los contratos vinculantes para los IET" de la AJCA.[3071] Si bien las contribuciones financieras derivadas de las medidas EVE/IET han continuado aplicándose después de 2006, las Comunidades Europeas no han podido facilitar una estimación del valor futuro de esas subvenciones a la División de LCA de Boeing.[3072]

7.1409 Las Comunidades Europeas sostienen que no existe ningún fundamento para el argumento de los Estados Unidos de que Boeing no aprovechará las subvenciones EVE/IET a partir de 2006. La declaración que figura en el informe anual de Boeing correspondiente a 2006, de la que se prevalen los Estados Unidos[3073], no es determinante de lo que pueda hacer o no hacer Boeing a partir del 1º de enero de 2007 por lo que respecta a las bonificaciones EVE/IET. En primer lugar, la declaración de que "2006 será el último año para reconocer beneficios fiscales relacionados con la exportación" se basa en el texto de la TIPRA y no tiene en cuenta las repercusiones del memorándum del Servicio de Rentas Internas de diciembre de 2006, que interpretaba la TIPRA en el sentido de que sólo derogaba prospectivamente las normas relativas a contratos vinculantes EVE/IET. En segundo lugar, el informe de los auditores y las certificaciones CEO/CFO se limitan a los hechos "importantes" o a "las circunstancias en que se realizaron esas declaraciones". En otras palabras, las declaraciones realizadas en el informe anual no reflejan necesariamente todas las repercusiones del memorándum del Servicio de Rentas Internas de diciembre de 2006, dado que esas repercusiones podrían no haber sido plenamente conocidas o comprendidas en el momento en que Boeing publicó su informe anual. Las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos no han presentado una declaración certificada y exigible en derecho de un funcionario de Boeing en la que se afirme que a pesar de la interpretación emitida por el Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos en su memorándum de diciembre de 2006, Boeing no solicitará ventajas fiscales EVE/IET después de 2006.[3074] Las Comunidades Europeas argumentan que, dado lo fácil que sería que algún empleado de Boeing emitiera una declaración jurada de uno o dos párrafos en la que se defendiera la posición de los Estados Unidos sobre los beneficios fiscales EVE/IET para Boeing a partir de 2006 -cosa que ha hecho Boeing para defender otras alegaciones en varias otras ocasiones-, al evaluar las alegaciones de las Comunidades Europeas el Grupo Especial debe tener en cuenta el hecho de que Boeing y los Estados Unidos no han presentado esa declaración jurada.[3075]

---

documental 12. Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que adopte esta estimación como la mejor información disponible y que, cuando proceda, infiera conclusiones desfavorables debido a la falta de cooperación de los Estados Unidos en el proceso de acopio de información. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 958.

[3069] Véase *supra*, párrafo 7.1385.

[3070] Oficina del Asesor Jefe, *Qualification for FSC Benefits and ETI Exclusions, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007.001*, 22 de diciembre de 2006, CE - Prueba documental 628, página 6.

[3071] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 945.

[3072] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 957.

[3073] Véase *infra*, párrafo 7.1423.

[3074] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 635-637.

[3075] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 226, párrafos 282-284.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1410 Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas subrayan que incluyen en el alcance de la presente diferencia las contribuciones financieras y los beneficios que ha continuado recibiendo Boeing después de 2006. La declaración que figura en el párrafo 957 de su primera comunicación escrita, según la cual "si bien las contribuciones financieras derivadas de las medidas EVE/IET han continuado aplicándose después de 2006, las Comunidades Europeas no han podido facilitar una estimación del valor futuro de esas subvenciones a la División de LCA de Boeing", indica simplemente que las Comunidades Europeas no disponen de información suficiente para valorar los beneficios EVE/IET que obtendrá Boeing después de 2006. Por consiguiente, es necesario que el Grupo Especial llegue a una conclusión sobre la cuestión de si Boeing continuará recibiendo contribuciones financieras y beneficios en el marco de las medidas relacionadas con las EVE y los IET después de 2006.[3076]

7.1411 Por lo que respecta a la declaración de Boeing, presentada por los Estados Unidos en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, de que Boeing "no recibió beneficios de la legislación EVE/IET o la legislación que la sucedió después del 31 de diciembre de 2006", las Comunidades Europeas afirman que esta declaración no indica que Boeing no tenga previsto reconocer beneficios derivados de la legislación EVE/IET o la legislación que la sucedió en las declaraciones de impuestos que presente después del 20 de julio de 2009, fecha en que se firmó la declaración. Las Comunidades Europeas recuerdan a este respecto que el memorándum del Servicio de Rentas Internas de 22 de diciembre de 2006 deja claro que Boeing podría continuar recibiendo determinados beneficios EVE/IET después de 2006. Puesto que el tipo de ingresos respecto de los cuales Boeing podría continuar recibiendo los beneficios EVE/IET pueden ser reconocidos después del 20 de julio de 2009, los beneficios derivados de la legislación EVE/IET y las medidas que la sucedieron podrían igualmente ser realizados después de esa fecha. Los Estados Unidos y Boeing no han presentado ninguna prueba que refute esta interpretación. Las Comunidades Europeas señalan también que la respuesta de los Estados Unidos a esa pregunta no tiene ninguna consecuencia para la cuantía de las subvenciones EVE/IET en litigio, puesto que las Comunidades Europeas no han intentado nunca facilitar una estimación del valor futuro de las subvenciones a la División de LCA de Boeing.[3077]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.1412 Los Estados Unidos no discuten la estimación hecha por las Comunidades Europeas de los beneficios EVE/IET relacionados con grandes aeronaves civiles en el período 1989-2006.[3078]

7.1413 Los Estados Unidos rechazan la tesis de las Comunidades Europeas de que Boeing continuará recibiendo determinados beneficios EVE/IET después de 2006. En este sentido, los Estados Unidos se refieren a una declaración que figura en el informe anual de Boeing correspondiente a 2006.[3079] Puesto que las Comunidades Europeas no han aportado ninguna razón para desconfiar de esta declaración certificada de empleados de Boeing, el Grupo Especial debería concluir que Boeing dejó de recibir beneficios EVE/IET a partir del 31 de diciembre de 2006. Por consiguiente, en lo que

[3076] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 30 del Grupo Especial, párrafos 99 y 100.

[3077] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 369 del Grupo Especial, párrafos 202-206.

[3078] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 422. Los Estados Unidos observan que "no están de acuerdo con todos los aspectos del cálculo de las CE, pero la estimación de las CE es suficiente a los efectos del artículo 6, puesto que lo que constituye el centro del análisis en este artículo es la magnitud general de una subvención, y no su incidencia porcentual exacta". Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 422, nota 576.

[3079] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 423; y *Boeing Annual Report* (2006), Estados Unidos - Prueba documental 126, página 55.

respecta a cualesquiera alegaciones de amenaza de perjuicio grave, los beneficios EVE/IET no deben formar parte del análisis.[3080]

7.1414 Los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas no discuten que Boeing ha declarado que no utilizará la subvención EVE/IET después del ejercicio fiscal 2006. En lugar de ello, las Comunidades Europeas se centran en un memorándum del Asesor Jefe Adjunto del Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos relativo a la admisibilidad de beneficios EVE/IET en determinadas circunstancias. En cuanto prueba, esa evaluación general no debe desautorizar la conclusión de Boeing, con respecto a su situación fiscal específica, de que en el futuro no utilizará esa subvención. Además, las Comunidades Europeas no han tenido en cuenta que el propio memorándum afirma al principio que "esta orientación no se puede utilizar ni citar como precedente".[3081]

7.1415 Los Estados Unidos consideran que, teniendo en cuenta el hecho de que las Comunidades Europeas excluyen de sus cálculos cualesquiera beneficios EVE/IET que pudiera recibir Boeing después de 2006 y la declaración de Boeing de que no recibirá esos beneficios después de 2006, no es necesario que el Grupo Especial formule una constatación con respecto a si Boeing continuará recibiendo esos beneficios después de 2006.[3082] En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que, al estimar el valor de los beneficios EVE/IET después de 2006, el Grupo Especial debería sacar conclusiones desfavorables teniendo en cuenta "la falta de cooperación de los Estados Unidos en relación con el Anexo V y otras disposiciones", los Estados Unidos afirman que han presentado toda la información de que disponían sobre esta cuestión, a saber, la declaración del informe anual de Boeing de 2006 según la cual Boeing no recibirá beneficios EVE/IET después del ejercicio fiscal 2006. Una parte no puede presentar pruebas que no están disponibles y la falta de tales pruebas únicamente apoya la conclusión de que esa parte ha cooperado en toda la medida de sus posibilidades.[3083]

7.1416 Los Estados Unidos sostienen que hay muchos tipos de pruebas además de las declaraciones juradas. En este caso, los Estados Unidos han optado por prevalerse de una declaración que figura en un informe financiero de Boeing, según la cual Boeing no aprovechará los beneficios EVE/IET después de 2006. Las Comunidades Europeas no han aportado ninguna prueba en contrario. Su única refutación consiste en afirmar que Boeing podría beneficiarse de esa subvención. Sin embargo, la posibilidad de beneficiarse y la utilización efectiva son dos cosas muy distintas. Aun cuando las Comunidades Europeas hubieran demostrado que Boeing reúne las condiciones para recibir los beneficios EVE/IET sobre la base del memorándum del Servicio de Rentas Internas, ello no constituiría una prueba de que la empresa utilizará efectivamente esos beneficios.

7.1417 Al preguntarles el Grupo Especial si Boeing recibió beneficios EVE después del 31 de diciembre de 2006, los Estados Unidos responden: "No, Boeing no recibió beneficios EVE después del 31 de diciembre de 2006."[3084] Para justificar esta respuesta, los Estados Unidos presentan una declaración del Vicepresidente de Impuestos de Boeing.[3085]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1418 Las Comunidades Europeas estiman que la cuantía de las subvenciones EVE/IET a la División de LCA de Boeing durante el período 1989-2006 asciende a 2.199 millones de dólares.

[3080] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 425.
[3081] Declaración no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial con las partes, párrafo 25.
[3082] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 30, párrafo 79.
[3083] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 30, párrafo 112.
[3084] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 369, párrafo 225.
[3085] Declaración de James H. Zrust, Estados Unidos - Prueba documental 1341.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas han ofrecido una explicación detallada de la metodología utilizada para obtener esta cifra.[3086] Los Estados Unidos han indicado que no discuten la estimación hecha por las Comunidades Europeas de los beneficios EVE/IET relacionados con grandes aeronaves civiles en el período 1989-2006.

7.1419 Teniendo en cuenta la explicación dada por las Comunidades Europeas acerca de la metodología utilizada para estimar la cuantía de las subvenciones EVE/IET a Boeing durante el período 1989-2006 y la declaración de los Estados Unidos de que no discuten la estimación de las Comunidades Europeas, el Grupo Especial estima que la cuantía de las subvenciones EVE/IET a la División de LCA de Boeing durante el período 1989-2006 asciende a 2.199 millones de dólares.

7.1420 Las partes están de acuerdo en la caracterización como subvenciones específicas de las ventajas fiscales EVE/IET proporcionadas a Boeing a lo largo de 2006 y en la cuantía de estas subvenciones, pero discrepan con respecto a la cuestión de si Boeing continuará recibiendo beneficios EVE/IET en el período posterior a 2006.

7.1421 El Grupo Especial observa que la prueba fáctica aportada por las Comunidades Europeas para justificar su afirmación de que Boeing continuará recibiendo beneficios EVE/IET después de 2006 consiste en un memorándum del Servicio de Rentas Internas en el que se ofrece una interpretación prospectiva de la fecha de derogación de la TIPRA. En concreto, las Comunidades Europeas se basan en el siguiente fragmento de este memorándum:

> "La fecha de derogación de la TIPRA deroga las normas relativas a los contratos vinculantes {EVE/IET} para los ejercicios fiscales que comiencen después del 17 de mayo de 2006. Puesto que estas normas se aplican transacción por transacción, entendemos que la fecha de derogación de la TIPRA deroga prospectivamente las normas relativas a los contratos vinculantes, transacción por transacción, para las transacciones realizadas durante un ejercicio fiscal que comience después del 17 de mayo de 2006. En otras palabras, las normas relativas a los contratos vinculantes {continúan} aplicándose a determinadas transacciones, pero únicamente si estas transacciones no se realizan en un ejercicio fiscal que comience después del 17 de mayo de 2006."[3087]

7.1422 El análisis que se realiza en este memorándum es de carácter general y no está específicamente relacionado con Boeing.

7.1423 El Grupo Especial observa que, en su primera comunicación escrita, los Estados Unidos aportaron una declaración que figuraba en el informe anual de Boeing correspondiente a 2006:

> "El 17 de mayo de 2006, se promulgó la Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005, por la que se derogaban las disposiciones de la Ley de creación de empleo de los Estados Unidos de 2004 relativas a contratos vinculantes sobre beneficios fiscales EVE/IET. Por consiguiente, 2006 será el último año para reconocer beneficios fiscales relacionados con la exportación. El tipo impositivo

---

[3086] *International Trade Resources LLC, FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers*, CE - Prueba documental 12. En el párrafo 3 de *ITR* se explica que "... Boeing y MD recibieron un total de 2.284 millones de dólares en beneficios EVE/IET durante el período comprendido entre 1989 y 2005. De esta cantidad, 2.059 millones aproximadamente estuvieron relacionados con ventas de LCA. Además, *ITR* estima que Boeing recibirá en 2006 140 millones de dólares adicionales en beneficios EVE/IET relacionados con LCA. Por consiguiente, el total de los beneficios EVE/IET de Boeing relacionados con LCA de 1989 a 2006 se estima en 2.199 millones de dólares".

[3087] *Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions*, *Office of Chief Counsel, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007-001*, 22 de diciembre de 2006, CE - Prueba documental 628, página 6.

> vigente en 2006 se redujo en un 5,8 por ciento debido a los beneficios fiscales relacionados con la exportación."[3088]

7.1424 En una etapa posterior del presente procedimiento, los Estados Unidos presentaron también una declaración, de fecha 20 de julio de 2009, del Sr. James H. Zrust, Vicepresidente de Impuestos de la empresa Boeing, quien "confirm(a) que Boeing no recibió beneficios EVE después del 31 de diciembre de 2006".[3089]

7.1425 Por consiguiente, aunque tal vez sea cierto, como han argumentado las Comunidades Europeas basándose en el memorándum del Servicio de Rentas Internas de diciembre de 2006, que, en ciertas circunstancias, es posible que una empresa continúe beneficiándose de la medida EVE/IET mediante una interpretación prospectiva de la disposición de la TIPRA relativa a la derogación, esta posibilidad debe contrastarse con otras pruebas presentadas al Grupo Especial que sugieren que Boeing no ha hecho uso de tal posibilidad.[3090]

7.1426 Además, la afirmación de las Comunidades Europeas de que Boeing continuará beneficiándose de exenciones y exclusiones fiscales EVE/IET en el período posterior a 2006 es incompatible con el hecho de que un documento presentado por las Comunidades Europeas sobre la cuantía de las subvenciones durante los períodos 1989-2006 y 2007-2024 indica que la cuantía de las subvenciones EVE/IET en el período 2007-2024 es de 0 dólares.[3091, 3092] En este documento se declara expresamente que "los beneficios derivados de la legislación EVE/IET después de 2006 son cero debido a la derogación de las disposiciones de anterioridad relativas a dicha legislación".[3093]

7.1427 En todo caso, el Grupo Especial no está convencido de que sea necesario formular una constatación con respecto a si Boeing continuará recibiendo beneficios EVE/IET. En nuestra opinión, las Comunidades Europeas no han explicado debidamente de qué modo es pertinente esa constatación para la Evaluación realizada por el Grupo Especial de sus alegaciones de perjuicio grave actual y amenaza de perjuicio grave o de su alegación de existencia de subvenciones prohibidas. En este sentido, el Grupo Especial considera que la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 30 no resulta convincente. Con esta pregunta, el Grupo Especial solicitaba a las Comunidades Europeas una aclaración de las razones por las que era necesario que llegara a una conclusión sobre si Boeing recibirá beneficios EVE/IET después de 2006, habida cuenta de que las Comunidades Europeas no habían incluido el monto futuro de los beneficios EVE/IET en la estimación de la cuantía global de las

---

[3088] *Boeing Annual Report* (2006), Estados Unidos - Prueba documental 126, página 55.

[3089] Declaración de James H. Zrust, Estados Unidos - Prueba documental 1341. En la declaración se indica que el Sr. Zrust "conoce personalmente las cuestiones fiscales de la empresa Boeing ... y de las aeronaves comerciales de Boeing, incluidas las concernientes a la Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales y la legislación que la sucedió".

[3090] Consideramos que el mero hecho de que, como han argumentado las Comunidades Europeas, Boeing no haya declarado expresamente que no tiene previsto reconocer beneficios derivados de la legislación EVE o la legislación que la sucedió en las declaraciones de impuestos que presente después del 20 de julio de 2009 no es suficiente para concluir que Boeing utilizará efectivamente los beneficios EVE/IET después de julio de 2009.

[3091] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, páginas 1, 5.

[3092] Observamos también que los datos facilitados por las Comunidades Europeas indican que la "magnitud" de las subvenciones EVE/IET durante el período de referencia (2004-2006) es de 0 dólares. *International Trade Resources LLC, Calculating On A Per-Aircraft Basis the Magnitude Of The Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, Table 4: Subsidy Magnitude by Subsidy Program*, CE - Prueba documental 13.

[3093] *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, página 7. Aunque las Comunidades Europeas sostienen que si no incluyeron el monto futuro de las subvenciones EVE/IET fue porque carecían de información como resultado de la falta de cooperación de los Estados Unidos, no vemos nada en ese documento que sugiera que el monto futuro de las subvenciones EVE/IET no pudo calcularse debido a la falta de cooperación de los Estados Unidos.

subvenciones EVE/IET en litigio en la presente diferencia. En su respuesta a esta pregunta, las Comunidades Europeas declaran que "incluyen en el alcance de la presente diferencia" los beneficios EVE/IET que ha continuado recibiendo Boeing después de 2006. El Grupo Especial considera que la declaración de que las Comunidades Europeas "incluyen en el alcance de la presente diferencia" los beneficios EVE/IET que recibirá Boeing en el período posterior a 2006 es demasiado vaga y abstracta para aclarar de qué modo son pertinentes estos beneficios para las alegaciones de las Comunidades Europeas. En este sentido, observamos que las Comunidades Europeas reconocen que el hecho de que Boeing continúe o no recibiendo beneficios EVE/IET después de 2006 no afecta a su estimación de la cuantía global de las subvenciones EVE/IET a Boeing.

7.1428 Por consiguiente, el Grupo Especial no considera necesario llegar a una conclusión con respecto a si se le han presentado pruebas suficientes para justificar la afirmación de las Comunidades Europeas de que Boeing continuará recibiendo beneficios EVE/IET en el período posterior a 2006.

e) Conclusión

7.1429 **Por estas razones, el Grupo Especial constata: i) que las exenciones y exclusiones fiscales proporcionadas a Boeing en virtud de la legislación sobre las EVE y los IET, incluidas las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA, constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC; y ii) que la cuantía de las subvenciones EVE/IET a la División de LCA de Boeing en el período 1989-2006 puede estimarse en 2.199 millones de dólares.**

12. Resumen de las conclusiones con respecto a la cuestión de si las medidas en litigio constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC

7.1430 En esta sección de nuestro informe hemos examinado si las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, así como la cuantía de esas subvenciones que es imputable a la División de LCA de Boeing.

7.1431 Hemos constatado que varias de las medidas impugnadas por las Comunidades Europeas constituyen efectivamente subvenciones específicas:

a) Estado de Washington y municipios de dicho Estado

i) la reducción del tipo del impuesto sobre negocios y actividades ("B&O") en virtud del Proyecto de ley 2294 de la Cámara del Estado de Washington ("HB 2294");

ii) las bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad en virtud del HB 2294;

iii) las exenciones del impuesto sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos en virtud del HB 2294;

iv) la reducción del tipo del impuesto B&O en la ciudad de Everett;

v) el programa de desarrollo de la mano de obra y centro de recursos de empleo;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

b) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado

i) las reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas concedidas a Boeing mediante bonos industriales ("IRB") emitidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado;

c) Estado de Illinois y municipios de dicho Estado

i) el reembolso de una parte de los gastos de traslado de Boeing en virtud de la *Corporate Headquarters Relocation Act* ("CHRA");

ii) las bonificaciones fiscales de 15 años para el desarrollo económico de una economía en crecimiento ("EDGE") en virtud de la CHRA;

iii) la reducción o reembolso de una parte de los impuestos sobre la propiedad de Boeing en virtud de la CHRA;

iv) el pago de la rescisión del contrato de arrendamiento del anterior ocupante de la nueva sede de Boeing;

d) Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA)

i) los pagos realizados a Boeing en virtud de contratos de compra suscritos en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio;

ii) el acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales facilitado a Boeing en virtud de contratos de compra y acuerdos en el marco de la Ley del Espacio suscritos en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio;

e) Departamento de Defensa (DOD)

i) los pagos realizados a Boeing en virtud de instrumentos de asistencia suscritos en el marco de los 23 programas de RDT&E en litigio;

ii) el acceso a instalaciones gubernamentales facilitado a Boeing en virtud de instrumentos de asistencia suscritos en el marco de los 23 programas de RDT&E en litigio;

f) EVE/IET

i) las exenciones y exclusiones fiscales concedidas a Boeing en virtud de la legislación sobre las EVE y los IET, incluidas las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA.

7.1432 Sin embargo, hemos concluido que las Comunidades Europeas ***no han demostrado*** que las siguientes medidas constituyen ***subvenciones específicas*** en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y/o que debe imputarse a la División de LCA de Boeing cualquier cuantía de la supuesta subvención específica:

a) Estado de Washington y municipios de dicho Estado

i) las exenciones del impuesto sobre las ventas y la utilización para servicios y equipos de construcción en virtud del HB 2294;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) las exenciones de impuestos sobre arrendamientos en virtud del HB 2294;

iii) las exenciones del impuesto sobre la propiedad en virtud del HB 2294;

iv) los proyectos de ampliación de las carreteras I-5 y SR527, la construcción de instalaciones para la transferencia ferrocarril-barcaza y la ampliación de la Terminal Sur del Puerto de Everett;

v) las exenciones del pago de derechos de aterrizaje para el LCF 747 en Paine Field;

vi) la congelación de las tasas aplicadas a Boeing por determinados servicios públicos;

vii) la facilitación de coordinadores para el proyecto Olympus;

viii) los incentivos fiscales y de otro tipo relacionados con el LCF 747;

ix) la asunción por el Estado de Washington de los costos de los procedimientos judiciales relacionados con el MSA;

b) Estado de Kansas y municipios de dicho Estado

i) los pagos realizados a Spirit Aerosytems como consecuencia de la emisión de bonos de la Autoridad de Financiación del Desarrollo de Kansas ("KDFA");

c) DOD

i) los pagos realizados a Boeing en virtud de contratos de compra suscritos en el marco de los 23 programas de RDT&E en litigio;

ii) el acceso a instalaciones gubernamentales facilitado a Boeing en virtud de contratos de compra suscritos en el marco de los 23 programas de RDT&E en litigio;

d) NASA/DOD

i) la imputación de derechos de propiedad intelectual en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD suscritos con Boeing;

ii) el reembolso de los gastos en investigación y desarrollo independientes y oferta y propuesta ("IR&D/B&P") en virtud de contratos y acuerdos de investigación y desarrollo de la NASA y el DOD suscritos con Boeing;

e) Departamento de Comercio

i) los pagos realizados a empresas conjuntas/consorcios en los que participaba Boeing mediante el Programa de Tecnología Avanzada;

f) Departamento de Trabajo

i) el pago realizado al Edmonds Community College en el marco de la *High Growth Job Training Initiative.*

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1433 Por lo que respecta a la cuantía de las subvenciones específicas cuya existencia se ha constatado, hemos estimado que la cuantía de esas subvenciones a la División de LCA de Boeing ascendió como mínimo a 5.300 millones de dólares durante el período 1989-2006:

Cuantía de las subvenciones a la División de LCA de Boeing durante el período 1989-2006[3094]

Gobierno u organismo gubernamental	**Medidas que, según se ha constatado, constituyen subvenciones especificas en el sentido de los artículos 1 y 2**	**Cuantía de la subvención a la División de LCA de Boeing durante el período 1989-2006**
Estado de Washington y municipios de dicho Estado	- reducción del tipo del impuesto sobre negocios y actividades ("B&O") en virtud del Proyecto de ley 2294 de la Cámara del Estado de Washington ("HB 2294") - bonificaciones fiscales B&O para desarrollo previo a la producción, ordenadores y programas informáticos, e impuestos sobre la propiedad en virtud del HB 2294 - exenciones del impuesto sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos en virtud del HB 2294 - reducción del tipo del impuesto B&O en la ciudad de Everett - programa de desarrollo de la mano de obra y centro de recursos de empleo	77,7 millones de dólares
Estado de Kansas y municipios de dicho Estado	- reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas concedidas a Boeing mediante bonos industriales ("IRB") emitidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado	476 millones de dólares
Estado de Illinois y municipios de dicho Estado	- reembolso de una parte de los gastos de traslado de Boeing en virtud de la *Corporate Headquarters Relocation Act* ("CHRA") - bonificaciones fiscales de 15 años para el desarrollo económico de una economía en crecimiento ("EDGE") en virtud de la CHRA - reducción o reembolso de una parte de los impuestos sobre la propiedad de Boeing en virtud de la CHRA - pago de la rescisión del contrato de arrendamiento del anterior ocupante de la nueva sede de Boeing	11 millones de dólares
NASA	- pagos realizados a Boeing en virtud de contratos de compra suscritos en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio - acceso a instalaciones, equipos y empleados gubernamentales facilitado a Boeing en virtud de contratos de compra y acuerdos en el marco de la Ley del Espacio suscritos en el marco de los ocho programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio	2.600 millones de dólares
DOD	- pagos realizados a Boeing en virtud de instrumentos de asistencia suscritos en el marco de elementos de los programas de RDT&E en litigio - acceso a instalaciones gubernamentales facilitado a Boeing en virtud de instrumentos de asistencia suscritos en el marco de elementos de los programas de RDT&E en litigio	No está clara la cuantía de la subvención a la División de LCA de Boeing

[3094] Por las razones que se exponen en los párrafos 7.153-7.158 *supra*, el Grupo Especial no tiene en cuenta la cuantía de las subvenciones durante el período posterior a 2006.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Gobierno u organismo gubernamental	**Medidas que, según se ha constatado, constituyen subvenciones especificas en el sentido de los artículos 1 y 2**	**Cuantía de la subvención a la División de LCA de Boeing durante el período 1989-2006**
EVE/IET	- exenciones y exclusiones fiscales concedidas a Boeing en virtud de la legislación sobre las EVE y los IET, incluidas las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA	2.200 millones de dólares
Total		**5.300 millones de dólares como mínimo**

E. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS EVE/IET Y LAS MEDIDAS FISCALES HB 2994 DEL ESTADO DE WASHINGTON SON SUBVENCIONES PROHIBIDAS EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 3 DEL ACUERDO SMC

7.1434 En esta sección de nuestro informe examinamos si las medidas EVE/IET impugnadas por las Comunidades Europeas y las medidas fiscales adoptadas en virtud del HB 2294 son subvenciones prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

1. Subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió

a) Introducción

7.1435 Las Comunidades Europeas alegan que "las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió" son incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.1436 Los Estados Unidos argumentan que esta alegación de las Comunidades Europeas es superflua y que el Grupo Especial no puede formular una constatación ni hacer una recomendación basándose en ella.

b) Las medidas en litigio

7.1437 En los párrafos 7.1378-7.1385 del presente informe se describen las medidas a las que las Comunidades Europeas se refieren como "subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió".

c) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1438 Según las Comunidades Europeas, las subvenciones otorgadas por las medidas EVE/IET y la legislación que las sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, y por tanto son incompatibles con las obligaciones que corresponden a los Estados Unidos en virtud del párrafo 2 del artículo 3. Las Comunidades Europeas recuerdan que diversos grupos especiales de la OMC y el Órgano de Apelación han constatado en repetidas ocasiones que esas ventajas fiscales constituyen subvenciones a la exportación incompatibles con las normas de la OMC.

7.1439 Según las Comunidades Europeas, la medida EVE está supeditada *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 porque la propia medida establece que las exenciones EVE se encuentran solamente disponibles con respecto a los "ingresos procedentes de operaciones de comercio exterior" que resultan de la venta o el arrendamiento financiero de "bienes de exportación" o del suministro de servicios conexos. Esos "bienes de exportación" se limitan explícitamente a los productos manufacturados, producidos, cultivados, criados o extraídos en los

Estados Unidos destinados a su utilización directa, consumo o enajenación fuera de los Estados Unidos, es decir, las exportaciones. Por consiguiente, la existencia y la cuantía de la subvención EVE dependen de la existencia de ingresos derivados de la exportación de productos estadounidenses o del suministro de servicios conexos, según el texto de la propia medida EVE. Por tanto, esas subvenciones están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3.[3095] Así lo confirma el punto e) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación del Anexo I del Acuerdo SMC, en el que se recoge el siguiente ejemplo de subvención a la exportación: "La exención, remisión o aplazamiento total o parcial, relacionados específicamente con las exportaciones, de los impuestos directos o de las cotizaciones de seguridad social que paguen o deban pagar las empresas industriales y comerciales."[3096]

7.1440 Las Comunidades Europeas argumentan que el régimen de IET está supeditado *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 porque el texto de la Ley IET deja claro que, al menos en determinadas situaciones definidas, la subvención IET está condicionada a la exportación. La medida IET permite a los contribuyentes estadounidenses deducir fiscalmente sólo aquellos de sus "ingresos extraterritoriales" que constituyan "ingresos de comercio exterior que reúnan las condiciones establecidas".[3097] Tales ingresos se derivan de la venta de "bienes de comercio exterior que reúnan las condiciones establecidas", que en general suelen ser bienes producidos dentro o fuera de los Estados Unidos que se venden para su uso fuera de los Estados Unidos, es decir, exportaciones en los casos en que los bienes se producen dentro de los Estados Unidos. Por tanto, en lo que se refiere a los bienes producidos dentro de los Estados Unidos, la exención fiscal IET solamente se encuentra disponible en los casos en que tales bienes se exportan al exterior de los Estados Unidos. Como la propia Ley IET hace de la exportación una condición previa para poder beneficiarse de la subvención por los bienes producidos en los Estados Unidos, las subvenciones IET están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3.[3098, 3099]

7.1441 Las Comunidades Europeas sostienen que, al mantener las subvenciones EVE/IET a través de las cláusulas de anterioridad de la Ley IET y la AJCA, los Estados Unidos siguen otorgando subvenciones basadas en las medidas EVE e IET iniciales, que están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3. La incompatibilidad de esas medidas con el párrafo 1 a) del artículo 3 fue confirmada por los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*. Sostienen las Comunidades Europeas que la subvención supeditada a la exportación sigue estando disponible, sobre todo para empresas como Boeing, debido a la manera en que el Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos ha interpretado la fecha de derogación de la TIPRA.[3100]

7.1442 En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre si la alegación de las Comunidades Europeas de que las medidas EVE/IET están supeditadas a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 se ha sometido debidamente al Grupo Especial[3101], las Comunidades

---

[3095] Las Comunidades Europeas citan el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 7.106-7.108; y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 121.

[3096] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 966 y 967.

[3097] *ETI Act, § 3(a), IRC §§ 114(a)-(b)*, CE - Prueba documental 625.

[3098] Las Comunidades Europeas citan el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 8.60-8.75; y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 113-120.

[3099] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 968.

[3100] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 969 y 970, 944 y 945.

[3101] Pregunta 58 formulada por el Grupo Especial:

"En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas recuerdan que 'los grupos especiales de la OMC y el Órgano de Apelación han constatado en repetidas ocasiones que esas ventajas fiscales constituyen subvenciones a la exportación incompatibles con las normas de la OMC' (por ejemplo, párrafo 964

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Europeas argumentan que la alegación que hacen en la presente diferencia es distinta de cualquier alegación que haya sido objeto de litigio anteriormente en un grupo especial de la OMC o el Órgano de Apelación. Aunque en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación declaró que los "efectos desfavorables se presumen" en los "asuntos concernientes a subvenciones prohibidas a la exportación", las diferencias anteriores relacionadas con el régimen EVE/IET no se referían a alegaciones o constataciones de efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. Como las Comunidades Europeas basan el aspecto relacionado con la "especificidad" de su alegación de subvención recurrible respecto de las medidas EVE/IET en el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC, que exige que se formule una constatación de que la subvención es una subvención prohibida, las Comunidades Europeas establecen que el régimen EVE/IET es una subvención prohibida. A este respecto, las Comunidades Europeas recuerdan que el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* constató que el Brasil no había satisfecho la carga que le correspondía de acreditar *prima facie* que el régimen EVE/IET era una subvención a la exportación, a pesar de las resoluciones anteriores de grupos especiales y del Órgano de Apelación en ese sentido.[3102]

7.1443 Las Comunidades Europeas sostienen además que, en relación con la alegación sobre la subvención a la exportación en sí misma, hay al menos un aspecto de la alegación concreta en litigio en la presente diferencia que nunca se ha resuelto de manera definitiva, a saber, si el régimen EVE/IET (y la infracción que entraña del párrafo 1 del artículo 3) persiste hoy en día habida cuenta de i) la TIPRA, que derogó determinados aspectos del amparo por anterioridad de las ventajas fiscales EVE e IET para los años siguientes a 2006 (en el caso de Boeing, el año civil 2007); y ii) el memorándum de 22 de diciembre de 2006 de la Oficina del Asesor Jurídico Principal del Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos, en el que se indica que los beneficios EVE/IET continúan más allá de 2006.[3103] Por último, las Comunidades Europeas alegan que es evidente que un Miembro puede decidir impugnar una subvención por ser una subvención prohibida en virtud de la Parte II del Acuerdo SMC y por ser una subvención recurrible en virtud de la Parte III del Acuerdo SMC.[3104]

7.1444 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que la TIPRA es una medida futura que no está comprendida en el mandato del Grupo Especial, las Comunidades Europeas señalan que su solicitud de establecimiento de un grupo especial incluye expresamente "cualesquiera modificaciones posteriores pertinentes de éstos o actos sucesores", fórmula que sin duda abarca la TIPRA en la medida en que es pertinente al presente procedimiento. Y, lo que es más importante, las Comunidades Europeas no impugnan la TIPRA como medida separada ni les interesa hacerlo, ya que la TIPRA en realidad deroga determinados aspectos de la legislación EVE/IET. Antes bien, las Comunidades Europeas impugnan las medidas EVE/IET enumeradas en la solicitud de

---

y nota 1684). En *Estados Unidos - Camarones (párrafo 5 del artículo 21 - Malasia)*, el Órgano de Apelación aclaró que los informes del Órgano de Apelación adoptados por el OSD deben ser considerados por las partes en una diferencia concreta 'como la resolución definitiva de ella'. En *CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)*, el Órgano de Apelación aclaró que una constatación incluida en el informe de un grupo especial y que no ha sido objeto de apelación y ha sido adoptada por el OSD debe ser igualmente tratada 'como una *resolución definitiva* de una diferencia entre las partes por lo que respecta a la alegación *en particular* y al componente *específico* de una medida que es el objeto de esa alegación'. Sobre esta base, el Órgano de Apelación concluyó que esa alegación en particular 'no estaba debidamente sometida a la consideración del Grupo Especial'. ¿Se ha sometido debidamente al Grupo Especial la alegación de las Comunidades Europeas de que 'las subvenciones otorgadas por las medidas EVE/IET y la legislación que las sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación'?"

[3102] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 58, párrafos 201 y 202.

[3103] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 58, párrafo 203.

[3104] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 58, párrafos 204-206.

establecimiento de un grupo especial en tanto en cuanto han otorgado y, no obstante la TIPRA, continúan otorgando subvenciones a Boeing.[3105]

7.1445 Las Comunidades Europeas consideran que el reconocimiento por los Estados Unidos de que los beneficios relacionados con las medidas EVE/IET otorgados a Boeing son específicos no excluye la necesidad de que el Grupo Especial aborde la alegación de las Comunidades Europeas de que los beneficios relacionados con las EVE/IET otorgados a Boeing son incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo 3.[3106]

7.1446 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas declaran que no creen estar pidiendo en la práctica al Grupo Especial que se pronuncie sobre si los Estados Unidos no han cumplido las recomendaciones y resoluciones del OSD en el asunto *Estados Unidos - EVE*. No obstante, esta cuestión carece de importancia, ya que de todos modos no hay en el ESD ningún obstáculo jurídico para que el Miembro reclamante prefiera la vía de un nuevo procedimiento de un grupo especial en lugar de un procedimiento conforme al párrafo 5 del artículo 21 del ESD.[3107]

d) Argumentos de los Estados Unidos

7.1447 Los Estados Unidos no discuten que las medidas EVE/IET, incluida su aplicación a Boeing, constituían subvenciones a la exportación que estaban prohibidas en virtud del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3108]

7.1448 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial[3109], los Estados Unidos argumentan que la alegación de las Comunidades Europeas de que las medidas EVE/IET y la legislación que las sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación es superflua y no sirve de base para que el Grupo Especial formule una constatación o haga una recomendación. No hay controversia entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas sobre la cuestión de si los beneficios EVE o IET son subvenciones prohibidas en virtud del Acuerdo SMC. Son subvenciones supeditadas a la exportación y, por tanto, subvenciones prohibidas incompatibles con el Acuerdo SMC. El OSD ha resuelto que es así, y ha recomendado que los Estados Unidos pongan esas medidas en conformidad con el Acuerdo SMC. Otra constatación de que están supeditadas a la exportación u otra recomendación de que se pongan en conformidad con el Acuerdo SMC no añadirá nada a la fuerza o el efecto de las anteriores resoluciones o recomendaciones. Por consiguiente, sería superfluo formular una constatación o recomendación en ese sentido. Los Estados Unidos señalan, a este respecto, que el párrafo 7 del artículo 3 del ESD establece que el "objetivo del mecanismo de solución de diferencias es hallar una solución positiva a las diferencias". Habida cuenta de las resoluciones y recomendaciones existentes, que constituyen una solución definitiva de la diferencia *EVE/IET* entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, nuevas resoluciones y recomendaciones no ayudarían a "hallar una solución positiva". Por estas razones, el Grupo Especial debería abstenerse de abordar la cuestión de si las medidas EVE o IET son una subvención prohibida.[3110] En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos argumentan que un grupo especial puede decidir no examinar una alegación cuando ese examen no contribuya a resolver la diferencia. Asimismo, mencionan que, en su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas solicitan

[3105] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión del Grupo Especial con las partes, párrafos 77 y 78.

[3106] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 264, párrafo 466.

[3107] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 265, párrafo 467.

[3108] Declaración no confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial con las partes, párrafo 25 ("Los Estados Unidos no discuten que las medidas EVE/IET eran una subvención a la exportación"); respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 58, párrafo 163; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 60, párrafo 167; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 266, párrafo 457.

[3109] Véase *supra*, nota 3101.

[3110] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 58, párrafos 163-166.

al Grupo Especial que recomiende que los Estados Unidos "retiren sus subvenciones prohibidas sin demora", lo que significaría que los Estados Unidos tendrían un plazo adicional para retirar las subvenciones EVE/IET a Boeing. Como han explicado los Estados Unidos, Boeing ya ha afirmado que no recibirá subvenciones EVE/IET después de 2006.[3111]

7.1449 Los Estados Unidos sostienen que, en respuesta a la pregunta 58, las Comunidades Europeas afirman por primera vez que buscan una "solución definitiva" de la cuestión de "si las medidas EVE/IET (y la infracción que entrañan del párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo SMC) persisten actualmente habida cuenta de i) la Ley de prevención del aumento de impuestos y armonización, de 2005 ('TIPRA')". Esta alegación no está comprendida en el mandato del Grupo Especial y, por tanto, el ESD no permite que las Comunidades Europeas la sometan al Grupo Especial. La solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas no hace referencia alguna a la TIPRA. Por tanto, aunque las Comunidades Europeas "busquen" una "solución definitiva" de la cuestión de si la TIPRA permite que continúe una medida, no incluyeron la TIPRA en el mandato del Grupo Especial. En consecuencia, la cuestión de la incompatibilidad de la TIPRA con el Acuerdo SMC no se ha sometido debidamente al Grupo Especial.[3112]

e) Evaluación realizada por el Grupo Especial[3113]

7.1450 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial formule una constatación de que las "subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió" están supeditadas a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC y que, como consecuencia de ello, "a través de ... las ventajas fiscales federales EVE/IET, los Estados Unidos otorgan subvenciones prohibidas, en infracción de los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*".[3114] En este sentido, las Comunidades Europeas también solicitan que el Grupo Especial "recomiende que los Estados Unidos retiren sus subvenciones prohibidas sin demora, de conformidad con lo que exige el párrafo 7 del artículo 4 del *Acuerdo SMC*".[3115]

7.1451 No hay desacuerdo sustantivo entre las partes en la diferencia en cuanto a que se han otorgado a Boeing ventajas fiscales EVE/IET de conformidad con disposiciones de la legislación fiscal estadounidense que eran incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.1452 El Grupo Especial toma nota de las constataciones formuladas en este sentido por los grupos especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - EVE*, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*.

7.1453 En primer lugar, el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - EVE* formuló constataciones relativas a los artículos 921 a 927 del Código de Rentas Internas y las medidas conexas por las que se establece un trato fiscal especial para las EVE.[3116] El Grupo Especial constató que determinadas "exenciones identificadas por las Comunidades Europeas en el programa relativo a las EVE" eran contribuciones financieras de conformidad con el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del

[3111] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 266, párrafos 457 y 458.
[3112] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 58, párrafos 199-201.
[3113] Está firmemente establecido que es posible que una medida sea incompatible tanto con el artículo 3 como con el artículo 5 del Acuerdo SMC. Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1193; e informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.334. Los Estados Unidos no argumentan lo contrario en el presente caso.
[3114] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1655.
[3115] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1656.
[3116] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 1.1.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Acuerdo SMC porque entrañaban la condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían[3117], y que esas exenciones otorgaban un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3118] Habiendo constatado que las exenciones fiscales eran subvenciones, el Grupo Especial constató asimismo que estaban supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3119] El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial de que las exenciones EVE eran contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y que esas exenciones eran subvenciones supeditadas a los resultados de exportación que estaban prohibidas en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3120]

7.1454 En segundo lugar, el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* formuló constataciones respecto a la Ley IET. El Grupo Especial constató que el hecho de que la Ley IET excluyese determinados "ingresos extraterritoriales" de los ingresos brutos dio lugar a una contribución financiera en forma de una condonación de ingresos públicos que en otro caso se percibirían en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC[3121], y que esta contribución financiera otorgó un beneficio, de modo que existía una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1.[3122] El Grupo Especial constató igualmente que esta subvención estaba supeditada *de jure* a los resultados de exportación y, por tanto, era incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3123] Además, constató que, en el caso de las EVE que existían el 30 de septiembre de 2000, las subvenciones relacionadas con las EVE seguían siendo operativas durante un año y, en lo que respecta a las EVE que establecieran contratos vinculantes a largo plazo con partes no vinculadas antes del 30 de septiembre de 2000, la Ley no alteraba el trato fiscal aplicado a esos contratos durante un período indefinido. Por consiguiente, el Grupo Especial constató que los Estados Unidos no habían retirado completamente las subvenciones EVE declaradas subvenciones a la exportación prohibidas incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo 3, y por tanto no habían aplicado las recomendaciones y resoluciones del OSD de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC.[3124] El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial de que la medida IET entrañaba contribuciones financieras a través de la condonación de ingresos públicos que de otro modo se percibirían[3125], y que la medida IET otorgaba subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3.[3126] Asimismo, confirmó las constataciones del Grupo Especial de que los Estados Unidos no habían retirado por completo las subvenciones EVE declaradas subvenciones a la exportación prohibidas en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 y, por tanto, no habían aplicado las recomendaciones y resoluciones del OSD formuladas de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC.[3127]

[3117] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 7.102.
[3118] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 7.103.
[3119] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 7.108 y 7.130.
[3120] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 95 y 121.
[3121] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 8.43.
[3122] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 8.48.
[3123] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 8.75 y 8.110.
[3124] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 8.168-8.170.
[3125] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 106.
[3126] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 120.
[3127] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 231.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1455 En tercer lugar, en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, el Grupo Especial constató que, al sancionar el artículo 101 de la AJCA, los Estados Unidos mantuvieron subvenciones EVE e IET prohibidas mediante las cláusulas transitorias y de anterioridad del artículo 101 de la AJCA, y por tanto siguieron sin aplicar plenamente las recomendaciones y resoluciones operativas del OSD de retirar las subvenciones prohibidas.[3128] El Órgano de Apelación confirmó esta constatación.[3129]

7.1456 Como hemos señalado *supra*[3130], en su descripción fáctica de las "subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió" que son objeto de su reclamación al amparo del artículo 3, las Comunidades Europeas hacen referencia a i) las disposiciones EVE iniciales; ii) la Ley IET, incluidas sus cláusulas transitorias y de anterioridad relativas a los beneficios fiscales para las EVE; ii) la AJCA, que derogó la Ley IET pero mantuvo la cláusula de anterioridad para las EVE y estableció nuevas cláusulas transitorias y de anterioridad relativas a los beneficios fiscales de la Ley IET; y iv) la TIPRA, que derogó las cláusulas de anterioridad para los beneficios fiscales EVE/IET.[3131] Las disposiciones EVE iniciales fueron derogadas el 30 de septiembre de 2000 y la Ley IET, el 31 de diciembre de 2004. Con excepción de la TIPRA, todas las disposiciones legales identificadas por las Comunidades Europeas de conformidad con las cuales Boeing recibió beneficios fiscales EVE/IET han sido objeto de informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación que han constatado que esas medidas son incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC y han dado lugar a una recomendación dirigida a los Estados Unidos de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC para que retiren la subvención sin demora.[3132]

7.1457 En esta situación, los Estados Unidos, aunque están de acuerdo en que las medidas EVE/IET eran una subvención a la exportación prohibida, sostienen que la alegación de las Comunidades Europeas de que las medidas EVE/IET y la legislación que las sucedió están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación es superflua y no sirve de base para que el Grupo Especial formule una constatación o haga una recomendación.[3133]

7.1458 Por consiguiente, la cuestión que el Grupo Especial tiene ante sí no es cuál debería ser el análisis jurídico correcto de las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió a los efectos del artículo 3 del Acuerdo SMC. Tampoco es si la alegación de las Comunidades Europeas está comprendida en el mandato del Grupo Especial.[3134] La cuestión clave

---

[3128] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 7.65.

[3129] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 96.

[3130] Véase *supra*, párrafos 7.1379-7.1385.

[3131] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 923-945.

[3132] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 8.8. A petición de los Estados Unidos, el OSD accedió a prorrogar el plazo para retirar las subvenciones EVE del 1º de octubre de 2000 hasta el 1º de noviembre de 2000. Según los Grupos Especiales en los asuntos *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, la recomendación y las resoluciones iniciales formuladas en 2000 seguían vigentes. Véase, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafos 8.1 y 8.2.

[3133] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 58 formulada por el Grupo Especial, párrafo 163. Los Estados Unidos califican la medida EVE/IET de "medida retirada sobre la base de recomendaciones y resoluciones anteriores del Órgano de Solución de Diferencias". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 80, párrafo 209. Asimismo, afirman que "el OSD ya resolvió que esa medida era incompatible con el Acuerdo SMC, por cuanto otorgaba una subvención prohibida. Los Estados Unidos han puesto fin a la medida. Por consiguiente, las medidas EVE/IET no han sido debidamente sometidas en el presente caso." Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 92, párrafo 234.

[3134] Es importante señalar que, con la excepción de la TIPRA, los Estados Unidos no argumentan que la alegación de las Comunidades Europeas con respecto a las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y

sometida al Grupo Especial es si el Grupo Especial debería i) formular una constatación de conformidad con el artículo 3 del Acuerdo SMC de que las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió otorgadas a Boeing son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC, sobre la base del razonamiento y las constataciones de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en la diferencia EVE/IET, y hacer una recomendación de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 de que los Estados Unidos retiren la subvención sin demora; o ii) abstenerse de formular la constatación de conformidad con el artículo 3 y la recomendación de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 debido a que, como argumentan los Estados Unidos, el OSD ya ha declarado que las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió son subvenciones prohibidas en virtud del artículo 3 y que "{o}tra constatación de que están supeditadas a la exportación u otra recomendación de que se pongan en conformidad con el Acuerdo SMC no añadirá nada a la fuerza o el efecto de las anteriores resoluciones o recomendaciones".

7.1459 El Grupo Especial observa que en el momento en que se estableció el Grupo Especial, en febrero de 2006, las medidas legislativas EVE/IET iniciales ya no estaban en vigor. Sin embargo, de conformidad con las disposiciones de la AJCA, las ventajas fiscales IET seguían estando disponibles en determinadas situaciones. En primer lugar, las cláusulas transitorias permitían que la medida IET se mantuviese (si bien en un grado más limitado) para las transacciones que reuniesen las condiciones establecidas y que se hubiesen celebrado entre el 1º de enero de 2005 y el 31 de diciembre de 2006. En segundo lugar, la AJCA amparaba por anterioridad, por un período indefinido, las transacciones realizadas de conformidad con un contrato vinculante celebrado entre el contribuyente y una persona no relacionada con él y que estuviera en vigor el 17 de septiembre de 2003. Además, la AJCA no derogó ni modificó el artículo 5(c)(1) de la Ley IET, que amparaba por anterioridad, por un período indefinido, los beneficios fiscales EVE en relación con transacciones celebradas de conformidad con un contrato vinculante que existiera el 30 de septiembre de 2000. Los Estados Unidos no han negado en la presente diferencia que Boeing ha utilizado las disposiciones transitorias y de anterioridad de la AJCA. Por consiguiente, el Grupo Especial constata que, en el momento en que fue establecido, las medidas EVE/IET impugnadas por las Comunidades Europeas seguían existiendo en tanto en cuanto Boeing utilizó las disposiciones transitorias y de anterioridad de la AJCA y de la Ley IET.

7.1460 El Grupo Especial no está convencido de que la existencia de resoluciones y recomendaciones del OSD formuladas en la diferencia EVE/IET y las disposiciones tomadas por los Estados Unidos de conformidad con esas resoluciones y recomendaciones sean una razón de peso para no formular una constatación de conformidad con el artículo 3 del Acuerdo SMC sobre las medidas fiscales EVE/IET en su aplicación a Boeing en el momento en el que se estableció el Grupo Especial.

7.1461 En primer lugar, las constataciones formuladas por los grupos especiales y el Órgano de Apelación en la diferencia EVE/IET se referían a las disposiciones legislativas en sí mismas, y no a esas disposiciones en su aplicación a casos concretos. Como se ha explicado *supra*[3135], el Grupo Especial entiende que en la presente diferencia las Comunidades Europeas impugnan determinadas subvenciones EVE/IET recibidas por Boeing. Por consiguiente, el Grupo Especial es de la opinión de que el objeto de la presente diferencia no es exactamente idéntico al objeto de la diferencia EVE/IET.[3136] El Grupo Especial tiene en cuenta también el hecho de que en el presente

---

la legislación que la sucedió no está comprendida en el mandato del Grupo Especial. La opinión de los Estados Unidos de que el Grupo Especial no debería abordar la alegación de las Comunidades Europeas relativa a las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió parece, en cambio, basarse principalmente en consideraciones relativas a la función que corresponde a los grupos especiales de conformidad con el párrafo 7 del artículo 3 del ESD.

[3135] Véase *supra*, párrafo 7.1394.

[3136] El Grupo Especial señala que, aparte de la alegación al amparo del artículo 3 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas también alegan que las subvenciones EVE/IET, junto con las demás subvenciones en litigio, causan efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. Aunque anteriores

caso, como han argumentado las Comunidades Europeas, una constatación de que las subvenciones en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió son subvenciones a la exportación en el sentido del artículo 3 sirve de base para constatar que esas subvenciones son específicas en virtud del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1462 En segundo lugar, el Grupo Especial es consciente de que, con posterioridad a su establecimiento, ha habido acontecimientos que afectan de manera significativa a la continuación de las medidas en litigio. Las disposiciones transitorias de la AJCA expiraron a finales de 2006; las disposiciones de anterioridad de la Ley IET y la AJCA fueron derogadas por la TIPRA, promulgada en 2006; y, como argumentan los Estados Unidos, Boeing ha indicado que no utilizará ninguna ventaja fiscal EVE/IET posterior a 2006. Suponiendo que esos acontecimientos significan que las medidas fiscales EVE/IET ya no existen en lo que respecta a Boeing, ello no implica que no debamos hacer una constatación sobre esas medidas. El Grupo Especial considera que esos acontecimientos pueden ser pertinentes para la cuestión de si es procedente formular una *recomendación*, pero que no son pertinentes para determinar si el Grupo Especial debe formular una *constatación*. "El hecho de que una medida haya expirado puede afectar a la recomendación que puede hacer un grupo especial. Sin embargo, no resuelve la cuestión preliminar de si un grupo especial puede examinar alegaciones con respecto a esa medida."[3137]

7.1463 En resumen, el Grupo Especial constata que es procedente formular una constatación de conformidad con el artículo 3 respecto de las subvenciones otorgadas a Boeing en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió. El razonamiento y las constataciones de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)* implican que la aplicación de las disposiciones EVE/IET a Boeing es incompatible con los párrafos 1 y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, el Grupo Especial constata que, en lo que respecta a las ventajas fiscales de las que se beneficiaba Boeing en el momento del establecimiento del Grupo Especial de conformidad con las disposiciones transitorias y de anterioridad de la Ley IET y la AJCA, los Estados Unidos actuaron de manera incompatible con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC al conceder subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación.

f) Conclusión

7.1464 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las medidas EVE/IET impugnadas por las Comunidades Europeas que estaban en vigor en el momento del establecimiento del Grupo Especial son subvenciones a la división de LCA de Boeing supeditadas a la exportación prohibidas en virtud de los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.**

2. Estado de Washington: incentivos fiscales HB 2294

a) Introducción

7.1465 Las Comunidades Europeas argumentan que la concesión de subvenciones en virtud del HB 2294 está supeditada *de facto* a los resultados de exportación porque está vinculada a la exportación o los ingresos de exportación reales o previstos. Por consiguiente, la concesión es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

---

procedimientos de solución de diferencias de la OMC han abordado la cuestión de si las disposiciones jurídicas relativas a las medidas EVE/IET en litigio en la presente diferencia son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC, la cuestión de si esas medidas han causado efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC nunca ha sido abordada en procedimientos de solución de diferencias de la OMC.

[3137] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 272.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1466 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han establecido ningún "vínculo" entre la concesión de las subvenciones y la exportación prevista o la exportación real, y que por tanto el HB 2294 no es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

b) Medidas en litigio

7.1467 Recordamos que el HB 2294 entró en vigor en diciembre de 2003 y que tiene por título "*Ley dirigida a mantener la rama de producción aeroespacial y atraerla al Estado de Washington*".[3138] En los párrafos 7.41-7.68 del presente informe figura una descripción del HB 2294, donde se aborda la existencia de subvenciones relacionadas con la fiscalidad en el Estado de Washington. El HB 2294 incluye cinco medidas fiscales que las Comunidades Europeas impugnan por considerarlas subvenciones a la división de LCA de Boeing. Las medidas incluyen una reducción del impuesto B&O; bonificaciones fiscales B&O; exenciones al impuesto sobre las ventas y el uso; una exención del impuesto especial sobre los arrendamientos; y una exención del impuesto sobre la propiedad. El Grupo Especial ha constatado que la reducción del impuesto B&O, las bonificaciones fiscales B&O y las exenciones del impuesto sobre las ventas y el uso para los servicios y equipos de construcción son subvenciones específicas a Boeing.

7.1468 El artículo 17(1)(a) del HB 2294 establece que la medida legislativa entra "en vigor el primer día del mes en que el Gobernador y un fabricante de aviones comerciales firmen un memorándum de entendimiento relativo a una decisión definitiva positiva de ubicar una importante instalación de montaje final de aviones comerciales en el Estado de Washington". El artículo 17(1)(b) establece asimismo que el HB 2294 está "supeditado al emplazamiento de una instalación significativa de montaje final de aviones comerciales en el Estado de Washington".

7.1469 Una "instalación significativa de montaje final de aviones comerciales" se define del siguiente modo:

> "{U}n lugar con capacidad para producir al menos treinta y seis aviones supereficientes al año."

Un "avión supereficiente" se define del siguiente modo:

> "{U}n avión con dos pasillos que transporte entre doscientos y trescientos cincuenta pasajeros, que tenga una autonomía de más de siete mil doscientas millas náuticas y una velocidad de crucero de aproximadamente mach 0,85 y que utilice entre un quince y un veinte por ciento menos de combustible que otros aviones similares en el mercado."

7.1470 Las partes en la diferencia están de acuerdo en que el 787 se ajusta a la definición de "avión supereficiente".[3139]

7.1471 Boeing satisfizo las prescripciones del artículo 17 del HB 2294 al firmar el memorándum de acuerdo del Proyecto Olympus, lo cual confirma que el MSA constituye un acuerdo de emplazar la instalación de montaje final del 787 en la ciudad de Everett, como se exigía en el HB 2294.[3140] Concretamente, el Estado confirma en el memorándum de acuerdo del Proyecto Olympus que el sitio

[3138] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54.

[3139] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 686, nota 887; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 974.

[3140] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 975.

de las instalaciones de Everett "se ajusta a la definición de instalación significativa de montaje final de aviones comerciales".[3141]

c) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1472 Las Comunidades Europeas argumentan que, de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, las subvenciones otorgadas por el HB 2294 están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación.[3142]

7.1473 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas presentan lo que a su juicio constituye la interpretación jurídica correcta del párrafo 1 a) del artículo 3 y exponen las razones por las que las subvenciones otorgadas en virtud del HB 2294 cumplen las condiciones de las subvenciones supeditadas a la exportación. En este punto de sus comunicaciones, las Comunidades Europeas también presentan diversos argumentos de carácter subsidiario en relación con la interpretación correcta del párrafo 1 a) del artículo 3. Además, en respuesta a las preguntas del Grupo Especial, las Comunidades Europeas presentan nuevas interpretaciones de los términos del párrafo 1 a) del artículo 3, incluida una interpretación que *no* defienden, y hacen nuevas consideraciones para explicar por qué las subvenciones otorgadas en virtud del HB 2294 están supeditadas a la exportación.

7.1474 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 deben establecerse tres elementos para formular una alegación de supeditación *de facto* a la exportación. Estos elementos son: i) la condición requerida (resultados de exportación); ii) la consecuencia requerida; y iii) la relación de supeditación requerida.[3143] Entendemos que los tres elementos equivalen a una reiteración del párrafo 1 a) del artículo 3, a saber, que la subvención ("la consecuencia requerida") debe estar supeditada a ("la relación de supeditación requerida") los resultados de exportación ("la condición requerida").

7.1475 En relación con el primer elemento, las Comunidades Europeas sostienen que la "condición requerida" en el párrafo 1 a) del artículo 3 es que la subvención esté condicionada a los resultados de exportación y no simplemente a los resultados en general.[3144] Las Comunidades Europeas se refieren a ello como el requisito de demostrar "un *trato de favor* o discriminación a favor de un producto que, inevitablemente, en general se exportará o se incorporará a un producto exportado".[3145] Según las Comunidades Europeas, la medida de subvención en litigio en la presente diferencia, a saber, "el HB 2294 y/o el Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site", y los casos en los que se ha aplicado, demuestran la existencia de la "condición requerida" (los resultados de exportación).[3146] Ello obedece a que, de conformidad con los términos del HB 2294, sólo las empresas que "contribuyan a un producto que, necesariamente, en general se exportará" -es decir, los fabricantes de aviones comerciales y sus componentes- se benefician de las subvenciones previstas en el HB 2294.[3147] De este modo, el HB 2294 actúa como "filtro", garantizando que sólo las empresas dedicadas a producir productos que se exporten puedan beneficiarse de las subvenciones.[3148] Además, las Comunidades Europeas argumentan que el HB 2294 está supeditado al requisito de que se establezca una capacidad de producir al menos treinta y seis 787 superefficientes al año. Según las

[3141] *Memorandum of Agreement for Project Olympus*, 19 de diciembre de 2003, CE - Prueba documental 57, párrafo 975.
[3142] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 971 y 977.
[3143] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 980, 990 y 991.
[3144] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980.
[3145] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980.
[3146] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980, nota 1711.
[3147] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980; y declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 111.
[3148] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 989.

Comunidades Europeas, las previsiones del mercado indican que el mercado interior de los Estados Unidos no podría absorber ese nivel de producción y que una parte significativa de las ventas de 787 consistiría en exportaciones.[3149] Por último, las Comunidades Europeas señalan que Boeing es una empresa muy orientada a la exportación y citan pruebas para respaldar esta afirmación.[3150]

7.1476 Según las Comunidades Europeas, el segundo elemento que debe demostrarse para que prospere una alegación formulada al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 es la "consecuencia requerida". Las Comunidades Europeas afirman que "el HB 2294 prevé la *concesión* de una subvención ... La consecuencia requerida por el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 … es, por tanto, evidente".[3151] Entendemos que la "consecuencia requerida" es la exigencia de que se conceda una subvención.

7.1477 Por último, las Comunidades Europeas sostienen que el tercer elemento, la "relación de supeditación requerida", también se da en lo tocante al HB 2294. Entendemos que las Comunidades Europeas argumentan que el segundo elemento, la concesión de una subvención, debe estar supeditado al primer elemento, a saber, los resultados de exportación. Las Comunidades Europeas alegan que la relación de supeditación requerida existe porque la posibilidad de beneficiarse de la subvención está supeditada a que el beneficiario sea un fabricante de aviones comerciales o componentes de estos aviones, que son productos que necesariamente se exportarán. Además, el HB 2294 está supeditado a la construcción de una fábrica con capacidad para producir al menos treinta y seis aviones supereficientes al año.[3152]

7.1478 A lo largo de su primera comunicación escrita, en gran medida en las notas, las Comunidades Europeas se refieren también a diversos argumentos subsidiarios que formulan.[3153] En respuesta a preguntas del Grupo Especial sobre cuántos argumentos jurídicos distintos formulan, las Comunidades Europeas enuncian explícitamente tres argumentos jurídicos que presentan, no todos los cuales se basan en los tres elementos a los que se hace referencia en su primera comunicación escrita.[3154]

7.1479 En respuesta a la pregunta 56, las Comunidades Europeas exponen su **primer argumento jurídico**. El argumento guarda relación con un componente concreto del HB 2294, a saber, la reducción del tipo del impuesto B&O. Según las Comunidades Europeas, el valor de la reducción del tipo del impuesto B&O aumenta por cada venta adicional de LCA de Boeing (es una subvención *ad valorem*), incluidas las ventas de exportación.[3155] En otras palabras, la cuantía de la subvención está supeditada a las ventas, incluidas las ventas de exportación. Según las Comunidades Europeas, esto es suficiente para establecer que la subvención está prohibida en el sentido del Acuerdo SMC, ya que, de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3, "basta con demostrar la existencia de una subvención supeditada a las ventas, independientemente de que esas ventas se realicen en el mercado interno (los Estados Unidos) o respecto de las exportaciones. Es decir, no es preciso demostrar que la

[3149] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 981.
[3150] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 982-988.
[3151] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 990.
[3152] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 991.
[3153] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980, nota 1712; párrafo 989, nota 1731; párrafo 992; y párrafo 996, nota 1735.
[3154] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56. En particular, no todos sus argumentos sostienen que la subvención deba estar supeditada a los resultados de *exportación* en el sentido de que deba haber un trato de favor o discriminación a favor de un producto que, inevitablemente, en general se exportará o se incorporará a un producto exportado, como argumentan las Comunidades Europeas en su primera comunicación escrita. Véase el párrafo 7.1491 del presente informe en relación con un cuarto argumento jurídico que las Comunidades Europeas mencionan en respuesta a la pregunta 56 pero que *no* presentan.
[3155] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafos 190 y 192.

subvención favorece las exportaciones o es mayor en caso de exportación".[3156] Por consiguiente, a diferencia de lo que dicen en su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que, de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3, basta con demostrar que la concesión de una subvención está supeditada a los resultados (ventas), y que no es preciso demostrar que está supeditada a los resultados *de exportación* o que hay un "trato de favor" de las exportaciones.

7.1480 En relación con el primer argumento jurídico, aunque todas las comunicaciones de las Comunidades Europeas se refieren a la supeditación a la exportación "*de facto*" y no "*de jure*", en su segunda comunicación escrita las Comunidades Europeas declaran lo siguiente:

> "{D}urante la reunión del Grupo Especial, los Estados Unidos reconocieron efectivamente que las reducciones del tipo del impuesto B&O previstas en el HB 2294 son subvenciones supeditadas *de jure* o de facto a los resultados de exportación."[3157]

7.1481 Las Comunidades Europeas no formulan más consideraciones sobre la supeditación "*de jure*" a la exportación. No está claro si, por el mero hecho de declarar que los Estados Unidos admitieron que la reducción del impuesto B&O está supeditada *de jure* a los resultados de exportación, las Comunidades Europeas alegan, en relación con su primer argumento jurídico, que la subvención está supeditada *de jure*, además de estarlo *de facto*, a los resultados de exportación.

7.1482 El **segundo argumento jurídico** de las Comunidades Europeas es un argumento que, según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos han defendido "en otro lugar".[3158] El argumento se refiere al HB 2294 en su totalidad, más que a una medida fiscal concreta, como la reducción del impuesto B&O. Las Comunidades Europeas argumentan que si los hechos demuestran que había una "previsión de" exportaciones y que la concesión de las subvenciones en virtud del HB 2294 estaba "vinculada a" esa "previsión de" exportaciones, en ese caso el HB 2294 constituye una medida supeditada *de facto* a la exportación.[3159] Las Comunidades Europeas señalan que las subvenciones concedidas en virtud del HB 2294 estaban supeditadas a que se emplazase una instalación de montaje en Washington que pudiese producir al menos treinta y seis 787 al año. Esto equivale a la concesión de subvenciones supeditadas *de facto* a ventas de exportación previstas de aeronaves 787, ya que la demanda en el mercado estadounidense no hacía posible vender los treinta y seis 787 en el mercado interior, y sería necesario exportar algunas de las aeronaves.[3160] En este argumento, las Comunidades Europeas afirman que el Estado de Washington esperaba o preveía exportaciones, y si esta expectativa formaba parte de la consideración, la motivación o la intención presentes en la concesión de la subvención, ello basta para probar la necesaria relación de supeditación.[3161]

7.1483 Las Comunidades Europeas afirman que "se supone, a los efectos de este segundo argumento, que sigue siendo necesario demostrar cierto elemento de 'trato de favor'".[3162] La referencia al trato de favor parece remitir al primer elemento expuesto en su primera comunicación escrita, a saber, la "condición requerida" de que hubiese "resultados de exportación" (y no simplemente resultados en general), que según las Comunidades Europeas exige que se demuestre un "trato de favor o

---

[3156] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 190.

[3157] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 642 (sin cursiva y sin subrayar en el original).

[3158] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 193; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 992-996.

[3159] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 193.

[3160] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 992-996.

[3161] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 108.

[3162] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 193.

discriminación a favor de un producto que, inevitablemente, en general se exportará o se incorporará a un producto exportado".[3163]

7.1484 Las Comunidades Europeas sostienen que su **tercer argumento jurídico**:

> "{E}s el mismo que el segundo argumento, pero se formula sobre la base de que es innecesario demostrar un trato de favor de las exportaciones (cuestión admitida por los Estados Unidos en la primera audiencia)."[3164]

7.1485 En apoyo de su segundo y su tercer argumentos jurídicos, las Comunidades Europeas aducen que los hechos demuestran abrumadoramente que está previsto que la producción supere a la demanda interna, y que la única conclusión razonable que cabe inferir es que algunas aeronaves se exportarán.[3165] Además, la sanción del HB 2294 estaba "vinculada a" esa previsión, porque la concesión de las subvenciones se supeditó a la creación de determinada capacidad y se preveía que la capacidad entrañaría la producción y la exportación.[3166] En respuesta a preguntas del Grupo Especial, las Comunidades Europeas hacen referencia a pruebas que, según alegan, demuestran que las autoridades otorgantes conocían la capacidad del mercado estadounidense.[3167]

7.1486 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que el HB 2294 no obliga a que la instalación de montaje de aviones *realmente* produzca treinta y seis aeronaves, sino solamente que tenga la *capacidad* de producir a ese nivel, y de que las Comunidades Europeas no entienden esta distinción clave, las Comunidades Europeas argumentan que, en el contexto del mercado de LCA, la prescripción relativa a la capacidad equivale a una prescripción de exportación[3168], porque los fabricantes de aeronaves no crean capacidad que luego quede ociosa. La capacidad de producción se decide una vez que el fabricante sabe cuántas aeronaves tendrá que producir, sobre la base de los pedidos que ha recibido. Si Boeing no utilizase su capacidad, las consecuencias financieras serían graves.[3169] Por consiguiente, la prescripción relativa a la capacidad es equivalente a una prescripción relativa a la producción, que equivale a una prescripción de exportación, habida cuenta de los niveles de la demanda en el mercado interior.[3170]

7.1487 Las Comunidades Europeas caracterizan el argumento de los Estados Unidos mencionado en el párrafo anterior como una objeción relativa a la ausencia de una *prescripción expresa* o una obligación jurídica de producir o exportar.[3171] Las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos han adoptado "en otro lugar" un punto de vista diferente, a saber, que no es preciso que haya una obligación jurídica de obtener resultados que necesariamente impliquen ventas de exportación para argumentar válidamente que una subvención está supeditada *de facto* a las exportaciones previstas. Las Comunidades Europeas dicen que "están de acuerdo con la proposición general", a condición únicamente de que se aplique de manera coherente en todas las diferencias de la OMC, lo que tendría por resultado que se rechazasen todas las alegaciones formuladas por los Estados Unidos

---

[3163] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980.
[3164] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 194.
[3165] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 191.
[3166] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 192.
[3167] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267.
[3168] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 177.
[3169] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafos 175-177.
[3170] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 179; y declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafos 101-104.
[3171] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 179; y declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 102.

al amparo del artículo 3 en el asunto *CE - Aeronaves*.[3172] Subsidiariamente, las Comunidades Europeas argumentan que el hecho de que no haya una obligación de exportar no invalida su alegación.[3173] Las Comunidades Europeas señalan que, al argumentar que una subvención está supeditada *de facto* a las exportaciones, independientemente de lo que establezca expresamente el texto de la medida, es necesario evaluar los hechos de la situación, incluida la realidad del mercado, e inferir las conclusiones razonables y necesarias de esos hechos.[3174]

7.1488 En la pregunta 57, el Grupo Especial pidió a las Comunidades Europeas que aclararan si argumentaban que la concesión de las subvenciones estaba vinculada a la exportación "real" o "prevista". La respuesta de las Comunidades Europeas, que es aplicable a **sus tres argumentos jurídicos**, fue la siguiente:

> "{P}ara tener la certeza de haber formulado todos los argumentos necesarios, las Comunidades Europeas afirman que cada una de las medidas pertinentes otorga una subvención supeditada a la exportación *real*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación *prevista*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *o* prevista; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *y* prevista."[3175]

7.1489 En relación con la interpretación jurídica correcta de "*actual*" ("real") y "*anticipated*" ("prevista"), las Comunidades Europeas no presentan su propia opinión, sino que dicen que la posición de los Estados Unidos es que esos términos significan "*real*" ("real") y "*potential*" ("potencial"), respectivamente.[3176] Además, señalan que otra interpretación posible de los términos, aunque no la defienden, es "*past*" ("pasada") y "*future*" ("futura"), respectivamente.[3177] En relación con su **primer argumento jurídico**, las Comunidades Europeas argumentan que a partir de cada interpretación puede demostrarse una alegación al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3. Si la interpretación correcta está en conformidad con las comunicaciones de los Estados Unidos, la concesión de subvenciones está supeditada a exportaciones que son "*actual*" ("reales"), en el sentido de que el derecho incondicional a las subvenciones sólo se genera cuando tiene lugar la venta. Subsidiariamente, si el sentido correcto de los términos es "*past*" ("pasada") y "*future*" ("futura"), la concesión de las subvenciones está vinculada a exportaciones "*anticipated*" ("previstas") porque están en el futuro.[3178] En relación con sus **argumentos jurídicos segundo y tercero,** las Comunidades Europeas razonan que si la interpretación de los Estados Unidos de las expresiones "*actual*" ("real") y "*anticipated*" ("prevista") es correcta, a saber "*real*" ("real") y "*potential*" ("potencial") respectivamente, conforme a su segundo y su tercer argumentos el vínculo es con las exportaciones "*anticipated*" ("previstas") porque las exportaciones se esperaban, y ello fue una consideración o motivación para adoptar el HB 2294.[3179] En lo que es en realidad una referencia a su primer argumento jurídico, las Comunidades Europeas añaden que el HB 2294 también prevé la concesión de una subvención vinculada a exportaciones "*actual*" ("reales") porque las reducciones del impuesto

---

[3172] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 103; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 179.

[3173] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 104.

[3174] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 189.

[3175] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 195.

[3176] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafos 195, 198-200. Sin embargo, en el párrafo 7.1502 del presente informe señalamos que los Estados Unidos sostienen que "*anticipated*" ("previsto") significa "*expected*" ("esperado"), más bien que "*potential*" ("potencial").

[3177] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafos 195, 198-200. Véase igualmente la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafos 184-189 para la "interpretación de referencia" que no defienden las Comunidades Europeas.

[3178] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 198.

[3179] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 200.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

B&O están vinculadas a las ventas.[3180] Las Comunidades Europeas sostienen además que si "*actual*" ("real") o "*anticipated*" ("prevista") significan "*past*" ("pasada") o "*future*" ("futura"), conforme a su segundo y su tercer argumentos jurídicos la concesión de las subvenciones está vinculada tanto a la exportación real como a la prevista. Está vinculada a las exportaciones reales (es decir, pasadas) porque la admisión al programa se basa en un criterio de preselección que acoge a las empresas que contribuyen a un producto que ha sido exportado en el pasado. También está vinculada a las exportaciones previstas (es decir, futuras) por el carácter continuo del programa y por la reducción del tipo del impuesto B&O.[3181]

7.1490 En resumen, los argumentos presentados por las Comunidades Europeas en respuesta a la pregunta 56 pueden expresarse del siguiente modo:

a) El HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación porque la reducción del impuesto B&O, una subvención *ad valorem*, está supeditada a las ventas, incluidas las ventas de exportación. Las Comunidades Europeas afirman que la concesión de la subvención está vinculada a la exportación "real" o "prevista".

b) El HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación porque su concesión estaba condicionada al establecimiento de una instalación con capacidad para producir treinta y seis aviones supereficientes. Las subvenciones previstas en el HB 2294 están vinculadas a la exportación "real" o "prevista". El criterio jurídico obliga a que haya algún elemento de "trato de favor" de las exportaciones.

c) El argumento jurídico final es el mismo que el que figura en el inciso precedente, salvo que no es necesario probar ningún elemento de "trato de favor" de las exportaciones.[3182]

7.1491 Además de presentar sus tres argumentos jurídicos, las Comunidades Europeas aportan una "interpretación de referencia" que *no* presentan, pero que según sostienen puede "ayudar al Grupo Especial a entender la naturaleza exacta de las alegaciones de las Comunidades Europeas".[3183] La "interpretación de referencia" parece ser una interpretación que contradice la posición adoptada por los Estados Unidos en el asunto *CE y determinados Estados miembros - Grandes eronaves civiles* en relación con el párrafo 1 a) del artículo 3. La intención de las Comunidades Europeas al incluir la

[3180] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 200.

[3181] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 199.

[3182] Señalamos que, en su declaración oral no confidencial en la primera reunión con el Grupo Especial, las Comunidades Europeas hicieron referencia a su "argumento primario" e indicaron que el HB 2294 actúa como un "filtro", con el resultado de que la característica que define a las empresas con derecho a beneficiarse de la subvención es que contribuyen a un producto que necesariamente se exportará. Las Comunidades Europeas concluyen que hay una "correlación clara" entre los resultados de exportación reales o previstos y la posibilidad de optar al beneficio. Según el razonamiento de las Comunidades Europeas, ello demuestra la "condición requerida" por el párrafo 1 a) del artículo 3. Aunque sea posible interpretar esto como un cuarto argumento, distinto de los otros, que afirma que si quienes pueden beneficiarse de la subvención son todos exportadores cabe constatar supeditación *de facto*, en realidad es improbable que se trate de un cuarto argumento. La referencia a la demostración de la "condición requerida" indica que el "argumento del filtro" simplemente trata de demostrar el primer elemento detallado en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas ("resultados de exportación" como "condición requerida" para demostrar un elemento de "trato de favor" a un producto que se exportará). Además, en la pregunta en que pedía a las Comunidades Europeas que aclarasen cuántos argumentos jurídicos formulan, el Grupo Especial hace referencia a esta sección de la declaración oral no confidencial hecha en la primera reunión con el Grupo Especial. Por consiguiente, cabe suponer que si fuese un argumento distinto de los tres argumentos expuestos en la respuesta a la pregunta 56 las Comunidades Europeas lo habrían indicado en dicha respuesta.

[3183] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafos 184-189; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 270, párrafo 476.

"interpretación de referencia", aunque no está explícitamente expresada, parece sugerir que, si el Grupo Especial adopta la posición recogida en la "interpretación de referencia", debería aplicarse el mismo razonamiento en el asunto *CE y determinados Estados miembros - Grandes eronaves civiles*, lo que daría lugar al rechazo de todas las alegaciones formuladas por los Estados Unidos al amparo del artículo 3 en esa diferencia. En lo esencial, la posición de las Comunidades Europeas parece ser que si el Grupo Especial en la presente diferencia y el Grupo Especial en la diferencia *CE y determinados Estados miembros - Grandes eronaves civiles* interpretan el artículo 3 de manera uniforme, las alegaciones sobre subvenciones prohibidas formuladas en ambos asuntos deberían, unas y otras, prosperar o ser desestimadas.

d) Argumentos de los Estados Unidos

7.1492 Los Estados Unidos rechazan la alegación de las Comunidades Europeas de que las medidas fiscales comprendidas en el HB 2294 son subvenciones prohibidas porque están supeditadas a los resultados de exportación.[3184]

7.1493 Según los Estados Unidos, en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación declaró que la nota 4 del Acuerdo SMC exige que la parte reclamante que trate de demostrar que una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación establezca tres elementos fácticos sustantivos. Los tres elementos que hay que probar son los siguientes: i) la concesión de una subvención ii) que esté "vinculada a" iii) exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos.[3185] Además, la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 dispone que "el mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación". En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación afirmó que esta nota "impide que los grupos especiales constaten la supeditación *de facto* a la exportación por la única razón de que la subvención sea otorgada a empresas que exporten".[3186] Por consiguiente, los Estados Unidos argumentan que las pruebas que presentan las Comunidades Europeas en su primera comunicación escrita en relación con el hecho de que Boeing sea una empresa orientada a la exportación no cumplen el criterio jurídico pertinente para una alegación amparada en el párrafo 1 a) del artículo 3.[3187] Además, en la medida en que las Comunidades Europeas esgrimen el argumento de que la concesión de la supuesta subvención está vinculada a resultados de exportación reales o previstos porque la característica que define a las empresas que se benefician de la subvención es que contribuyen a un producto que necesariamente se exportará, los Estados Unidos sostienen que ello no demuestra más que la circunstancia de que una "subvención sea otorgada a empresas que exporten". La nota 4 establece que esta razón por sí sola no puede demostrar la existencia de una subvención supeditada a la exportación.[3188]

7.1494 En lo que se refiere a los tres argumentos jurídicos[3189] presentados por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos argumentan que las Comunidades Europeas no han probado el elemento i) identificado en el asunto *Canadá - Aeronaves*, a saber, la concesión de una subvención.[3190] A este respecto, los Estados Unidos se remiten a las consideraciones sobre la existencia de una subvención en relación con las medidas fiscales del Estado de Washington formuladas en la Parte VII.D.2 a) del presente informe.

[3184] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 684.
[3185] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 690.
[3186] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 688.
[3187] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 689-690.
[3188] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 157.
[3189] Se trata de los tres argumentos jurídicos que las Comunidades Europeas identifican en su respuesta a la pregunta 56 y que se resumen en el párrafo 7.1490 del presente informe.
[3190] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 691.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1495 Los Estados Unidos rechazan el **primer argumento jurídico** de las Comunidades Europeas, a saber, que la reducción del impuesto B&O es una subvención supeditada a las ventas en el mercado interno y a las ventas de exportación y, por tanto, constituye una subvención supeditada a la exportación.[3191] Los Estados Unidos están de acuerdo con las Comunidades Europeas en que no es necesario demostrar que una "subvención favorece las exportaciones" para que una alegación al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 prospere. Sin embargo, según los Estados Unidos, ello no implica que una subvención supeditada a las ventas sea una subvención supeditada a la exportación.[3192] La pregunta pertinente es si la concesión de la subvención está vinculada a exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos. Los Estados Unidos argumentan, basándose en la decisión del Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves,* que esto no es lo mismo que una vinculación a las ventas únicamente. Los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas de que haya un vínculo entre la concesión de la subvención y las exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos, por ejemplo aportando pruebas de que el Estado de Washington se basó en proyecciones de las ventas de exportación al otorgar a Boeing el trato fiscal establecido en el HB 2294.[3193] Según los Estados Unidos, la posibilidad de que la cuantía de una subvención esté supeditada a las ventas, que podrían incluir ventas de exportación, no demuestra el vínculo requerido. Así se desprende claramente de la nota 4 del Acuerdo SMC, que dispone que "el mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación".[3194]

7.1496 En relación con el **segundo argumento jurídico** de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos reiteran su posición de que el párrafo 1 a) del artículo 3 no obliga a demostrar algún elemento de "trato de favor".[3195] En lo que se refiere a los **argumentos jurídicos segundo y tercero**, que se centran en el hecho de que el HB 2294 estaba supeditado a que Boeing estableciese la capacidad de producir treinta y seis aeronaves supereficientes, los Estados Unidos alegan que las Comunidades Europeas no han demostrado ninguno de los tres elementos indicados por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*.[3196] En particular, las Comunidades Europeas no han probado que: i) hubiese una concesión de una "subvención" ii) vinculada a iii) exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos.

7.1497 En relación con el elemento ii), a saber, el "vínculo" requerido, los Estados Unidos señalan que en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación señaló que el sentido corriente de "vinculada a" es "limitar o restringir mediante condiciones", y que debe demostrarse una relación de "condicionalidad" o "dependencia" entre la subvención y los resultados de exportación. Además, el Órgano de Apelación señaló que el "vínculo" se sitúa en el núcleo mismo del criterio jurídico contenido en la nota 4.[3197]

[3191] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafos 183-188.

[3192] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 184.

[3193] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 186.

[3194] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 187.

[3195] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 189. El "segundo argumento jurídico" es el segundo argumento identificado por las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 56, que figura en el resumen de los argumentos recogido en el párrafo 7.1490 del presente informe.

[3196] Donde los "argumentos jurídicos segundo y tercero" se refieren al segundo y el tercer argumentos identificados por las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 56, que figuran en el resumen de los argumentos recogido en el párrafo 7.1490 del presente informe.

[3197] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 692.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1498 Los argumentos de los Estados Unidos contra la alegación formulada por las Comunidades Europeas al amparo del artículo 3 se centran en que las Comunidades Europeas no han demostrado el "vínculo" requerido. A este respecto, los Estados Unidos sostienen que el hecho de que el HB 2294 estuviese vinculado al emplazamiento de una instalación en Washington con "capacidad" para producir treinta y seis aviones supereficientes no demuestra el "vínculo" pertinente.[3198] Los Estados Unidos sostienen que corresponde a las Comunidades Europeas la carga jurídica de establecer que, aunque desde el punto de vista jurídico la concesión del trato fiscal previsto en el HB 2294 no estaba vinculada nada más que a la capacidad de producción, de hecho el vínculo era con las exportaciones o ingresos de exportación previstos. Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han satisfecho esta carga.[3199] Señalan que las Comunidades Europeas equiparan un vínculo a la capacidad de producción con un vínculo a las ventas de exportación basándose en que Boeing utilizará plenamente su capacidad de producción y que ello dará lugar a ventas de exportación, debido al nivel de la demanda en el mercado interior. Sin embargo, los Estados Unidos subrayan que, al formular estos argumentos, las Comunidades Europeas se basan en meras suposiciones y afirmaciones no respaldadas por pruebas adecuadas.[3200] De hecho, según aducen los Estados Unidos, el mercado interior es capaz de absorber treinta y seis aviones anuales, y en apoyo de esta afirmación se remiten a anteriores pedidos de 787 de clientes establecidos en los Estados Unidos.[3201]

7.1499 En su primera comunicación escrita, los Estados Unidos subrayan en repetidas ocasiones que el HB 2294 está supeditado al requisito de construir una instalación con *capacidad* para producir treinta y seis aeronaves, y no al requisito de que Boeing *realmente produzca* treinta y seis aeronaves.[3202] Sin embargo, en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, los Estados Unidos aclaran que su argumento no se basa en la inexistencia de una *obligación expresa* de exportar. La razón por la que la alegación de las Comunidades Europeas no puede prosperar es que no hay *ningún* vínculo, ya sea en forma de obligación expresa u otra forma, entre la concesión de las supuestas subvenciones y las exportaciones reales o previstas.[3203]

7.1500 Además, en contraste con lo que afirman las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no afirman que la instalación de Boeing en Everett vaya a estar ociosa. Los Estados Unidos sostienen que una constatación de que las medidas fiscales previstas en el HB 2294 no son subvenciones supeditadas a la exportación no se basa en esa proposición.[3204] Antes bien, la alegación relativa al artículo 3 debe rechazarse porque una obligación de establecer capacidad de producción es una base insuficiente para concluir que el HB 2294 está vinculado a exportaciones previstas.[3205]

7.1501 En lo concerniente a un vínculo con las exportaciones "previstas", los Estados Unidos sostienen que, aun en el caso de que el Estado de Washington esperase que Boeing exportase algunos de los aviones fabricados en la instalación de montaje final a que se refiere el HB 2294, las Comunidades Europeas no han demostrado que la concesión de los incentivos fiscales HB 2294 estuviese vinculada a esa previsión.[3206] No han demostrado que la expectativa de exportaciones fuese la condición para que se concediesen las supuestas subvenciones.

[3198] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 696.
[3199] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 55, párrafo 159.
[3200] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 154; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 153.
[3201] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 155.
[3202] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 688 y 697-698.
[3203] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafos 176-178.
[3204] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 154.
[3205] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 54, párrafo 154.
[3206] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 698.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1502 A este respecto, y en relación con el elemento iii) identificado por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, a saber, las "exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos", los Estados Unidos sostienen que la interpretación correcta de "*anticipated*" ("previstos") la estableció el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* y es "*expected*" ("esperados") y no "*future*" ("futuros"), como sugieren las Comunidades Europeas.[3207] Son exportaciones que se espera se realicen, pero que pueden realizarse o no.[3208] Además, la posición de los Estados Unidos es que "*actual*" ("real") significa "*real*" ("real") y no pasado, como sugieren las Comunidades Europeas. Se trata de exportaciones realizadas o que se realizarán de hecho en el fututo.[3209]

7.1503 Los Estados Unidos señalan que, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre si las Comunidades Europeas argumentan que las subvenciones están supeditadas a exportaciones "reales" o "previstas", las Comunidades Europeas "amontonan argumentos posibles en otra lista" y lo hacen "para asegurarse de haber hecho todos los argumentos necesarios".[3210] Según afirman los Estados Unidos, no está claro qué significa que una parte esgrima argumentos para estar segura de que ha hecho todos los necesarios. O bien las Comunidades Europeas tienen una base jurídica y fáctica para hacer valer una alegación o no la tienen. En cualquier caso, la lista de argumentos es absurda, y cuando las Comunidades Europeas tratan de explicarlos admiten que sus explicaciones "no agotan todos los argumentos subsidiarios".[3211] Los Estados Unidos alegan que las Comunidades Europeas identifican argumentos en términos extremadamente someros e imponen al Grupo Especial la carga de respaldar tales argumentos con razonamientos jurídicos. Los Estados Unidos señalan que el Órgano de Apelación se ha negado anteriormente a pronunciarse sobre una "alegación condicional" de las Comunidades Europeas en apoyo de la cual éstas "no presentaron argumentos específicos".

7.1504 Los Estados Unidos argumentan que las afirmaciones de las Comunidades Europeas de que las exportaciones de 787 estaban "previstas", en el sentido de que eran "esperadas", se basan en mera afirmación, y no están respaldadas por ninguna prueba.[3212] Además, sostienen que las pruebas a las que se refieren las Comunidades Europeas para demostrar que el otorgante de las subvenciones conocía la capacidad del mercado de los Estados Unidos no son suficientes. E incluso si lo fueran, el conocimiento por parte del otorgante de la capacidad del mercado de los Estados Unidos no demuestra que el otorgante previese exportaciones o que hubiese un vínculo entre esa previsión y la concesión de las supuestas subvenciones.[3213]

7.1505 Por último, los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial haga caso omiso de la "interpretación de referencia" presentada por las Comunidades Europeas, ya que no hace nada por aclarar las alegaciones objeto de la presente diferencia; simplemente hace veladas referencias a alegaciones formuladas en otras diferencias, afirma argumentos que las Comunidades Europeas admiten que no están planteando y expone erróneamente el criterio jurídico de la supeditación a la exportación.[3214]

[3207] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 693.
[3208] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 196.
[3209] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 196.
[3210] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 194.
[3211] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 195.
[3212] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 197.
[3213] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267.
[3214] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 270, párrafo 472.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

e) Argumentos de los terceros

i) Australia

7.1506 Australia presenta argumentos sobre la interpretación correcta del párrafo 1 a) del artículo 3, pero no adopta una posición sobre la cuestión de si el HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación.[3215] En particular, Australia recuerda que, de conformidad con lo constatado por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, deben establecerse tres elementos para probar que una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación, a saber, que: i) la concesión de una subvención ii) está "vinculada a" iii) exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos.[3216]

7.1507 Australia señala que al establecer el segundo elemento, es decir, el "vínculo", la relación de supeditación "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".[3217] 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, que pueden incluir una prescripción que obligue a establecer una capacidad de producción especificada; cualquier distinción entre las ventas de exportación y en el mercado interior por lo que respecta a las obligaciones de reembolso de un préstamo; el nivel de las exigencias de venta en relación con la demanda interna; y declaraciones oficiales del gobierno en las que se indiquen las razones para conceder la subvención.[3218]

7.1508 Según Australia, la prescripción relativa a la capacidad estipulada en el HB 2294, considerada a la luz de la demanda estimada del producto en el mercado interior y el mercado de exportación, es un factor pertinente que hay que tener en cuenta al determinar si la concesión de la subvención estaba "vinculada a" resultados de exportación. Sin embargo, no es concluyente respecto de esta cuestión.[3219] Análogamente, la orientación a la exportación del receptor de la subvención es uno entre varios hechos que pueden considerarse para determinar si una subvención está supeditada a la exportación, pero no puede ser el único hecho en el que se base una constatación de supeditación a la exportación.[3220]

ii) Canadá

7.1509 Según el Canadá, una subvención está supeditada a los resultados de exportación si su concesión estaba vinculada o se condicionó a un incentivo o prescripción de exportar.[3221] El Canadá argumenta que esta opinión es coherente con la referencia que se hace en el artículo XVI del GATT de 1994 a las subvenciones a la exportación, a saber, las subvenciones concedidas "a la exportación de un producto". A juicio del Canadá, la frase "a la exportación" implican una "conexión estrecha entre el acto de exportar y el acto de conceder una subvención con el fin de crear un incentivo claro para exportar". El Canadá argumenta que cuando en el GATT de 1994 y el Acuerdo SMC se utilizan los mismos términos, éstos deben interpretarse de manera armoniosa siempre que sea posible.[3222]

[3215] Respuesta de Australia a la pregunta 15.
[3216] Comunicación escrita de Australia, párrafo 59.
[3217] Comunicación escrita de Australia, párrafo 62, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3218] Comunicación escrita de Australia, párrafo 63.
[3219] Comunicación escrita de Australia, párrafos 59 y 61.
[3220] Respuesta de Australia a la pregunta 16.
[3221] Respuesta del Canadá a la pregunta 16, párrafo 20.
[3222] Respuesta del Canadá a la pregunta 16, párrafo 22.

7.1510 El Canadá también se basa en los proyectos de propuesta de definición de "subvención a la exportación" formulados durante la Ronda de Tokio como contexto para interpretar el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El Canadá aduce que las propuestas a que alude, aunque finalmente no se adoptaron, demuestran que el concepto de trato diferencial de las exportaciones frente a los productos destinados al consumo interno fue clave para los negociadores de la Ronda. El Canadá no conoce ninguna prueba de que el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 haya sido concebido con el fin de negar esta noción de trato diferencial.[3223] Asimismo, señala que todas las subvenciones de la Lista ilustrativa de subvenciones del Anexo 1 están expresamente supeditadas a la exportación o benefician de manera diferencial los productos exportados frente a los productos destinados al consumo interno. El hecho de que la lista no recoja ninguna subvención neutra en términos de orientación de mercado sirve de contexto para interpretar el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3224]

7.1511 En resumen, a juicio del Canadá, el hecho de que no haya un incentivo o prescripción para exportar como condición previa a la concesión de una subvención significa que la subvención no está supeditada a la exportación.[3225] Aplicando esta interpretación, el Canadá argumenta que la utilización que hacen las Comunidades Europeas de la condición relativa a la capacidad prevista en el HB 2294 está lejos de establecer la supeditación a la exportación. La condición relativa a la capacidad no exige a Boeing que haga ninguna venta de exportación ni que venda más de lo que en otro caso habría vendido en los mercados de exportación. Tampoco prevé incentivos que pudieran tener el efecto de distorsionar la orientación de mercado de Boeing a favor de las exportaciones.[3226] El Canadá concluye que "una supeditación que puede satisfacerse sin una sola venta de exportación (o venta de cualquier clase), y en la que la subvención resultante se sigue concediendo aunque no se materialice ninguna venta de exportación, es un improbable instrumento de promoción de las exportaciones o los ingresos de exportación".[3227] Según el Canadá, la "explicación más convincente" de la condición relativa a la capacidad prevista en el HB 2294 es que el Estado de Washington deseaba retener la fabricación de productos aeroespaciales y no estaba dispuesto a aceptar una mera instalación simbólica. El Canadá señala que, en cualquier caso, "inferir una intención puede ser una cuestión muy subjetiva, sobre todo cuando las intenciones de que se trata son las de un gobierno".[3228]

iii) Corea

7.1512 Según Corea, para demostrar que existe el "vínculo" exigido al establecer la supeditación a la exportación es necesario probar que la subvención *no* se habría concedido *de no ser* por las exportaciones o ingresos de exportación previstos.[3229] Corea señala que el mero hecho de que Boeing exporte muchos de sus aviones no debe ser el criterio jurídico para determinar si existe una subvención supeditada a la exportación.[3230] Las Comunidades Europeas deben probar que el beneficio no se habría concedido a Boeing si el Gobierno de los Estados Unidos hubiese sabido que del programa no podían derivarse ventas de exportación.[3231] Corea concluye que "el Grupo Especial no debe examinar simplemente el potencial exportador o las ventas de exportación de Boeing, sino que debería evaluar las pruebas aportadas por las CE en su conjunto y examinar la naturaleza misma del HB 2294".[3232]

[3223] Respuesta del Canadá a la pregunta 16, párrafos 23 y 24.
[3224] Respuesta del Canadá a la pregunta 16, párrafo 25.
[3225] Respuesta del Canadá a la pregunta 16, párrafo 25.
[3226] Comunicación escrita del Canadá, párrafo 45.
[3227] Comunicación escrita del Canadá, párrafo 46.
[3228] Comunicación escrita del Canadá, párrafo 47.
[3229] Comunicación escrita de Corea, párrafo 42.
[3230] Comunicación escrita de Corea, párrafo 38.
[3231] Comunicación escrita de Corea, párrafo 43.
[3232] Comunicación escrita de Corea, párrafo 43.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

f) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1513 La cuestión que se nos ha sometido es si las medidas fiscales comprendidas en el HB 2294 constituyen subvenciones supeditadas a los resultados de exportación a tenor del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, que establece 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."

7.1514 Las Comunidades Europeas alegan que el HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación. En respuesta a una pregunta explícita del Grupo Especial sobre el número de argumentos jurídicos que formulan, las Comunidades Europeas presentan tres argumentos, de modo que trataremos esos tres argumentos que exponen en su respuesta como los únicos tres argumentos que presentan las Comunidades Europeas.[3233]

a) El HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación porque la reducción del impuesto B&O, una subvención *ad valorem*, está supeditada a las ventas, incluidas las ventas de exportación. Las Comunidades Europeas afirman que la concesión de la subvención está vinculada a las exportaciones "reales" o "previstas".

b) El HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación porque su concesión estuvo condicionada al establecimiento de una instalación con capacidad para producir treinta y seis aviones supereficientes. Las subvenciones están vinculadas a las exportaciones "reales" o a las exportaciones "previstas". El criterio jurídico pertinente requiere que haya cierto elemento de "trato de favor" de las exportaciones.

[3233] Como se indica en la nota 3182 del presente informe, en su primera declaración oral las Comunidades Europeas describen el "argumento primario" que aducen en apoyo de la supeditación a las exportaciones. El argumento es que el HB 2294 actúa como un "filtro", con el resultado de que la característica que define a las empresas con derecho a beneficiarse de la subvención es que contribuyen a un producto que necesariamente se exportará. Como se indica en la nota 3182 del presente informe, no está claro que se trate de un argumento jurídico distinto, y no de un razonamiento de apoyo a sus otros argumentos jurídicos. En aras de la exhaustividad, señalamos que si la idea es que se trate de un argumento jurídico distinto, éste no es muy sólido. En esencia equivale a afirmar que las subvenciones fiscales estaban supeditadas a las exportaciones simplemente porque todas las empresas a las que se conceden las subvenciones fabrican productos que en última instancia se van a exportar. De la última oración de la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 se deduce claramente que un argumento de ese tipo no puede servir de base a una constatación de supeditación *de facto* a las exportaciones.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c) El último argumento jurídico es el mismo que se expone en el inciso b) *supra*, salvo que no es necesario probar que hay un elemento de "trato de favor" de las exportaciones.

7.1515 Aunque en su segunda comunicación escrita las Comunidades Europeas afirman que "los Estados Unidos reconocieron efectivamente que las reducciones del tipo del impuesto B&O previstas en el HB 2294 son subvenciones supeditadas *de jure* ... a los resultados de exportación", en ningún otro lugar de sus comunicaciones se refieren las Comunidades Europeas al HB 2294 como supeditado *de jure* a las exportaciones. En respuesta a una pregunta específica del Grupo Especial sobre el número de argumentos jurídicos que formulan para respaldar su alegación de que las subvenciones están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación, las Comunidades Europeas no afirman que también estén presentando argumentos jurídicos para respaldar una alegación de que las subvenciones están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación. Por consiguiente, es razonable concluir que la alegación de las Comunidades Europeas se refiere únicamente a la supeditación *de facto* a las exportaciones.

7.1516 Antes de abordar cada uno de los argumentos de las Comunidades Europeas en el presente caso, es útil examinar la forma en que se ha interpretado el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC en los informes adoptados de grupos especiales y del Órgano de Apelación.

7.1517 El Órgano de Apelación interpretó el párrafo 1 a) del artículo 3 en el contexto de una alegación de supeditación *de facto* a las exportaciones en *Canadá - Aeronaves*.[3234] Tanto el Grupo Especial como el Órgano de Apelación sostuvieron que las pruebas demostraban que la concesión de la subvención estaba vinculada a las exportaciones previstas y por tanto era una subvención supeditada a los resultados de exportación. El programa de subvención en cuestión era Technology Partnerships Canada ("TPC"), mediante el que se financiaban proyectos de alta tecnología en el sector de las aeronaves de transporte regional del Canadá. De acuerdo con las condiciones de reembolso, los receptores de la financiación sólo estaban obligados a realizar los reembolsos si realizaban ventas.

7.1518 Al interpretar el párrafo 1 a) del artículo 3, el Órgano de Apelación declaró que el "término fundamental" de la disposición es "supeditadas", que significa "condicionadas a" o "dependientes para su existencia de algo".[3235] El Órgano de Apelación señaló que la supeditación *de jure* y la *de facto* están sujetas al mismo criterio jurídico del párrafo 1 a) del artículo 3. Sin embargo, las pruebas utilizadas para probar cada tipo de supeditación son diferentes. Mientras que la supeditación *de jure* se establece sobre la base de los términos de la ley o el instrumento jurídico pertinentes, demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones "es mucho más difícil".[3236] 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, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[3237] El Órgano de Apelación señaló que la orientación del receptor a la exportación podía considerarse *un* hecho pertinente, pero no podía respaldar por sí solo una constatación de supeditación a la exportación.[3238]

[3234] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*.
[3235] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 166.
[3236] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3237] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3238] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 173.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1519 El Órgano de Apelación indicó que el cumplimiento del criterio para la determinación de la supeditación *de facto* a la exportación establecido en la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 requiere que se prueben tres elementos distintos, a saber: i) la concesión de una subvención ii) vinculada a iii) las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos.[3239]

7.1520 Según el Órgano de Apelación, el segundo elemento, a saber, "vinculada a", indica que debe demostrarse la existencia de una relación de "condicionalidad o dependencia", y este segundo elemento "se sitúa en el núcleo mismo del criterio jurídico contenido en la nota 4".[3240] El Órgano de Apelación equiparó "vinculada a" a "supeditada a". Se distanció del criterio "de no ser por" que había aplicado el Grupo Especial para determinar si la concesión de la subvención estaba vinculada a las exportaciones previstas. Según el Grupo Especial, el apelante estaba obligado a demostrar que la subvención, "de no ser por" la expectativa de que daría lugar a ventas de exportación, no habría sido concedida. Para el Grupo Especial, esto era un indicador efectivo de un "vínculo firme y directo" entre la concesión de la subvención y la creación o generación de ventas de exportación.[3241] Sin embargo, el Órgano de Apelación sostuvo que, aunque el Grupo Especial no había incurrido en error en su enfoque general, era preciso interpretar y aplicar el texto realmente utilizado en el tratado, en vez de aplicar un criterio "de no ser por".[3242]

7.1521 En relación con el tercer elemento, el Órgano de Apelación sostuvo que "*anticipated*" ("previsto") significa "*expected*" ("esperado").[3243] Que en el momento en que se concedió la subvención se esperase o no que hubiese exportaciones tiene que resultar de un examen de pruebas objetivas. El Órgano de Apelación subrayó que los elementos segundo y tercero entrañan exámenes separados. No basta con demostrar que una subvención se ha concedido previendo que dé lugar a exportaciones.[3244] Es necesario demostrar que la concesión de la subvención estaba *vinculada a* la previsión de exportaciones. El Órgano de Apelación señaló que así lo subraya la segunda oración de la nota 4, que establece que una constatación de supeditación a las exportaciones no puede basarse únicamente en el mero hecho de que una subvención "sea otorgada a empresas que exporten". Saber simplemente que las ventas de un receptor están orientadas a la exportación no demuestra, sin más, que la concesión de una subvención esté vinculada a exportaciones reales o previstas.[3245]

7.1522 El Órgano de Apelación se mostró de acuerdo con la constatación del Grupo Especial, fundada en dieciséis elementos fácticos diferentes, de que la asistencia del TPC estaba "supeditada ... de hecho ... a los resultados de exportación", sobre la base de que la concesión de la asistencia del TPC estaba vinculada a las exportaciones previstas. Para llegar a esta conclusión, los dieciséis elementos fácticos en que se basó el Grupo Especial al constatar que existía el "vínculo" necesario fueron los siguientes:

- el sector aeroespacial canadiense *exportaba una gran parte de su producción* debido al reducido tamaño de su mercado interno;

- en el plan de actividades del TPC se indicaba que la "estrategia" del programa en los sectores aeroespacial y de defensa era "apoyar directamente los proyectos de investigación y desarrollo cercanos a la etapa de mercado *con alto potencial de exportación*";

[3239] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 169.
[3240] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171.
[3241] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.339.
[3242] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171, nota 102.
[3243] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 172.
[3244] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 172.
[3245] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 173.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- en la sección 3.2.3 de los "Términos y condiciones" que figuran en el Expediente provisional de referencia del TPC se afirmaba que el programa "concederá contribuciones a determinados proyectos de desarrollo industrial que permitan a las industrias aeroespacial y de defensa del Canadá *competir equitativa y abiertamente en el mercado mundial*";

- en la declaración del Ministro de Industria que figura en el Informe anual del TPC para 1996-1997 se afirmaba lo siguiente:

  "Los sectores aeroespacial y de defensa también han aportado una importante contribución a la buena marcha de nuestra economía. Esos sectores tienen una marcada orientación a la exportación. Las exportaciones representaron aproximadamente el 70 por ciento de las ventas, es decir 7.400 millones de dólares en 1995. Hay perspectivas de un crecimiento sustancial en esta esfera. El sector aeroespacial del Canadá ocupa actualmente el sexto lugar en la clasificación mundial. *Mediante las inversiones del TPC* y el esfuerzo conjunto de la industria, *este sector* estará mejor dotado para competir con eficacia en el mercado mundial y *podría llegar a ocupar el cuarto lugar*";

- en el Informe anual del TPC se afirmaba que "las 12 empresas de mayor importancia {de los sectores aeroespacial y de defensa} absorben la mayor parte de las actividades de investigación y desarrollo y de las ventas, *de las cuales se exporta el 80 por ciento* ... El TPC se siente orgulloso de ser uno de los inversores en estas actividades *orientadas a la exportación* que han obtenido resultados tan satisfactorios";

- un comunicado de prensa de Industria del Canadá, publicado en relación con la contribución de 100 millones de dólares concedida en el marco del TPC a una empresa concreta, citaba la siguiente declaración del Ministro de Industria, Sr. Manley: "la industria aeroespacial es un sector clave de la economía del Canadá, cuyas exportaciones crecen a un ritmo anual del 10 por ciento. *La inversión del TPC* en esos proyectos fomentará el aumento de la competitividad de esta industria en el mundo, al tiempo que asegurará empleos en Montreal, en Halifax y en el resto del país, *generando crecimiento económico e ingresos de exportación*";

- en cuanto a la contribución de 57 millones de dólares concedida a una empresa para el desarrollo de la Dash 8-400, el representante del Gobierno en la Cámara de los Comunes y entonces Procurador General del Canadá afirmó que "esos dos resultados del proyecto Dash 8-400 -la creación de empleo y el *aumento de las exportaciones- son precisamente los que el Gobierno había previsto al establecer Technology Partnerships Canada a principios del presente año*";

- en el sitio del TPC en la Web se afirmaba que "se prevé que los proyectos aprobados por el TPC *generen ventas* por valor de más de 65.000 millones de dólares (*principalmente exportaciones*) y creen o mantengan 13.166 puestos de trabajo directos o indirectos";

- en el juego de formularios de solicitud del TPC se exigía a los solicitantes que describiesen "los posibles beneficios económicos y sociales a nivel general, por ejemplo: creación y mantenimiento del empleo, *aumento de las exportaciones*, nuevas inversiones ...". También se decía que el TPC "*invierte en proyectos* que pueden crear empleo, *generar exportaciones*, establecer nuevas industrias, y transformar o reforzar la competitividad de una industria";

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- de conformidad con el Expediente provisional de referencia del TPC, el Acuerdo Tipo general del TPC para los sectores aeroespacial y de defensa exigía que el solicitante *estableciese una distinción entre ventas internas y de exportación* al informar sobre las ventas reales y previstas;

- en el Expediente provisional de referencia del TPC se exigía a los empleados del programa que, al completar los formularios para exponer el resumen del proyecto, expusieran los motivos que existían para recomendar el apoyo o el rechazo del proyecto. En particular, éstos debían cumplir las siguientes instrucciones:

  "Consideraciones en materia de estrategia, beneficios e indicadores

  Al justificar la recomendación en términos de estrategia hay que hacer hincapié en los 'resultados comerciales'. Deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

  1. Relacionar el proyecto con la estrategia y las prioridades del Ministerio, según corresponda:

     a) mejora de la competitividad internacional; *cuando el proyecto se traduzca directamente en ventas, comunicar las ventas anuales tanto internas como de exportación* y cualquier sustitución de las importaciones";

- en los "Términos y condiciones" establecidos en el Expediente provisional de referencia del TPC se afirmaba que el programa "colmará una laguna financiera ... que *requiere* la acción del Gobierno *con objeto de igualar las oportunidades de competir*, como preparación para la etapa de mercado al final del proceso"; y que "las contribuciones asignadas al componente 'sectores aeroespacial y de defensa' se destinarán a proyectos que mantengan y potencien la capacidad tecnológica así como la producción, el empleo y la *base de exportación* existente en dichos sectores";

- los documentos incluidos en el sitio de Industry Canada en la Web, referentes a la "información sobre la presentación de solicitudes" al TPC, indicaban que uno de los elementos que el programa tenía en cuenta para determinar la necesidad de que el Gobierno Federal interviniese era si se precisaba asistencia para *igualar las oportunidades con respecto a los competidores internacionales*;

- en la Carta del TPC se afirmaba que "las inversiones se destinarán a proyectos que potencien y mantengan la capacidad tecnológica así como la producción, el empleo y la *base de exportación* del sector";

- en el plan de actividades del TPC figuraba la proporción de *ingresos* de la industria aeroespacial y de defensa *correspondiente a las exportaciones*; y

- las contribuciones del TPC señaladas por el Brasil se destinaron al desarrollo de productos específicos, y se otorgaron expresamente sobre la base de las *ventas* previstas de esos productos, cuyo mercado, según datos conocidos, estaba prácticamente en su totalidad fuera del Canadá; las estadísticas del TPC y las

declaraciones públicas sobre el programa desglosan y resaltan la cantidad de ventas de exportación "generadas" por esas contribuciones.[3246]

7.1523 Sobre la base de estas pruebas, el Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* concluyó que la financiación otorgada en el marco del TPC estaba expresamente concebida y estructurada para generar ventas de productos específicos, y que el Gobierno del Canadá tomaba expresamente en consideración la parte de esas ventas que se destinaría a la exportación, y reconocía su importancia, al conceder contribuciones en el marco del TPC al sector de las aeronaves de transporte regional. Sobre esta base, el Grupo Especial concluyó que la subvención estaba vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos.[3247]

7.1524 En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, el Grupo Especial también concluyó que la concesión de una de las subvenciones en litigio estaba supeditada *de facto* a los resultados de exportación basándose en que estaba vinculada a las exportaciones previstas.[3248] La medida era un contrato de donación entre un productor de cuero para automóviles, Howe, y el Gobierno de Australia. El contrato establecía una serie de tres pagos en concepto de donación a Howe. El primer pago se hizo inmediatamente después de la conclusión del contrato, mientras que los otros dos debían hacerse sobre la base de los resultados de Howe, de acuerdo con objetivos en materia de ventas fijados en el contrato. Con arreglo al contrato, Howe estaba obligada a hacer todo lo posible para conseguir los objetivos.[3249]

7.1525 El Grupo Especial sostuvo que los términos "supeditada" y "vinculada a" significan "condicional" y requieren que haya una "estrecha relación" entre la concesión de la subvención y los resultados de exportación.[3250]

7.1526 Al final, el Grupo Especial concluyó que el contrato de donación estaba supeditado *de facto* a los resultados de exportación porque había un vínculo estrecho entre las exportaciones previstas y la concesión de las subvenciones. Para llegar a esta conclusión, el Grupo Especial se basó en las pruebas siguientes:

- Cuando se concertó el contrato, Howe exportaba una parte considerable de su producción, y el Gobierno de Australia lo sabía.[3251] Cuando se adoptó el programa, había pruebas que sugerían que al Gobierno de Australia le interesaba que Howe mantuviese su actividad, después de haber perdido financiación de otro programa público. El Grupo Especial concluyó que, en esas circunstancias, estaba claro que las exportaciones previstas eran una condición importante para la concesión de la ayuda. Al llegar a esta conclusión, el Grupo Especial señaló que no le estaba vedada la posibilidad de examinar el hecho de que Howe era un exportador, aunque su decisión no podía basarse únicamente en esa circunstancia.[3252]

- Para cumplir los objetivos consistentes en resultados en materia de ventas, Howe tendría que haber continuado y quizás aumentado sus exportaciones, ya que el mercado australiano era demasiado pequeño para absorber el nivel de producción fijado en los objetivos. Por consiguiente, los objetivos consistentes en resultados en materia de ventas eran en la práctica objetivos consistentes en resultados en materia

[3246] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.340.
[3247] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.341.
[3248] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*.
[3249] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 2.3
[3250] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.55.
[3251] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.66.
[3252] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.66.

de exportación.[3253] El Gobierno de Australia lo sabía cuando concedió la subvención, y por tanto previó que Howe continuaría y quizás aumentaría sus exportaciones. Por consiguiente, los resultados de exportación previstos de Howe fueron una de las condiciones para la concesión de la subvención.[3254]

- La subvención se concedió exclusivamente a Howe, el único *exportador* de cuero para automóviles. No se concedió a los productores que abastecían únicamente el mercado interno.[3255]

- En torno a la misma época en que el Gobierno de Australia concertaba el contrato de donación se llegó a un arreglo entre Australia y los Estados Unidos que exigía a Australia suprimir la posibilidad de que el cuero para automóviles se acogiera a dos programas concretos. El Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II* constató que los dos programas daban "incentivos a las compañías australianas para exportar ciertos productos". Además, "en virtud de esos programas, Howe obtuvo considerables ventajas de sus exportaciones de cuero para automóviles" (aunque los programas no habían sido impugnados ante ningún grupo especial de solución de diferencias). El Grupo Especial señaló que el Gobierno de Australia concertó el contrato de donación para, al menos en parte, ayudar a Howe después de haber perdido esta empresa el derecho a los beneficios que podía obtener en virtud de esos programas.[3256]

7.1527 Además de impugnar los contratos de donación, los Estados Unidos también alegaron que un contrato de donación concreto entre Howe y el Gobierno de Australia era una subvención vinculada a las exportaciones previstas. El Grupo Especial constató que esa medida no estaba supeditada a las exportaciones.

7.1528 La medida en litigio era un préstamo preferencial a 15 años a Howe que contaba con la garantía de los activos de la empresa matriz de Howe (ALH).[3257] Aunque Howe era una empresa muy orientada a la exportación, y a pesar de que era probable que parte del dinero destinado a reembolsar el préstamo se generase a través de ventas de exportación, el Grupo Especial constató que el elemento de supeditación entre la concesión del préstamo y los resultados de exportación no había quedado suficientemente demostrado. En la conclusión del Grupo Especial pesaron en particular los siguientes factores:

- "en el contrato de préstamo no ha{bía} nada que vincula{ase} expresamente el préstamo a la producción o a las ventas de Howe; por consiguiente, ni en los términos del contrato ni en la forma en que se organizó el pago del préstamo ni en las disposiciones sobre el reembolso ha{bía} nada que vincula{ase} directamente el préstamo a los resultados en materia de exportación o tan siquiera a los resultados en la esfera de las ventas"[3258];

- en último término, era a Howe y a su empresa matriz a quienes incumbía decidir cuál sería la procedencia de los fondos que se utilizarían para reembolsar el préstamo. La procedencia de los fondos no serían necesariamente las ventas de la exportación, y no había nada que llevase a pensar que en el momento en que se concertó el préstamo

[3253] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.67.
[3254] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.67.
[3255] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.69.
[3256] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafos 9.63-9.65.
[3257] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.73.
[3258] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.73.

se pensaba que las ventas de exportación permitirían obtener los fondos necesarios para reembolsar el préstamo[3259];

- el préstamo estaba garantizado por un derecho de retención sobre los activos y los compromisos de la empresa matriz de Howe, ALH, que era responsable en última instancia del reembolso del préstamo. ALH tenía otras actividades y producía otros productos de los que se podrían obtener los fondos necesarios para reembolsar el préstamo.[3260]

7.1529 Por tanto, en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, el Grupo Especial constató que, por sus condiciones concretas, el préstamo del Gobierno de Australia a una empresa cuya viabilidad comercial dependía de las exportaciones no estaba supeditado a los resultados de exportación.

7.1530 La visión de conjunto de los informes adoptados expuesta *supra* nos aporta la orientación del Órgano de Apelación sobre la manera en que debe demostrarse la supeditación *de facto* a las exportaciones. En particular, es preciso probar tres elementos, a saber, i) la concesión de una subvención ii) vinculada a iii) exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos. Al menos en su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas argumentan que establecer que una subvención está supeditada *de facto* a las exportaciones implica considerar i) la condición requerida (los resultados de exportación); ii) la consecuencia requerida (la concesión de una subvención); y iii) la relación de supeditación requerida (entre la concesión de la subvención y los resultados de exportación). Las afirmaciones de las Comunidades Europeas en este sentido equivalen a una reiteración del párrafo 1 a) del artículo 3, a saber, que la concesión de una subvención debe estar supeditada a los resultados de exportación. Los Estados Unidos no discuten que deba ser así, y las Comunidades Europeas no sugieren que los elementos enumerados por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, que expresan los criterios establecidos en la nota 4 para la demostración de la supeditación *de facto*, sean inaplicables. Por consiguiente, al examinar si las Comunidades Europeas han establecido sobre la base de las pruebas que el HB 2294 está supeditado *de facto* a los resultados de exportación, seguiremos la estructura utilizada por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, es decir, examinaremos sucesivamente cada uno de los tres elementos tomados de la nota 4.

7.1531 Antes de abordar los argumentos jurídicos formulados por las Comunidades Europeas, recordamos, en relación con el primer elemento enumerado por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, o sea, el requisito de demostrar que se ha concedido una subvención, que hemos concluido que en virtud del HB 2294 se han concedido determinadas subvenciones fiscales.[3261] Por consiguiente, al analizar cada uno de los argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas, debemos considerar únicamente los otros dos elementos, a saber, si la concesión de la subvención estaba vinculada a exportaciones reales o previstas.

7.1532 Al examinar si la concesión de la subvención estaba vinculada a exportaciones previstas, el Órgano de Apelación advirtió en *Canadá - Aeronaves* que para ello se requieren dos análisis distintos, a saber, si había *exportaciones previstas* y si esas exportaciones previstas estaban *vinculadas a* la concesión de la subvención.

7.1533 En su alegación relativa a las "exportaciones previstas", las Comunidades Europeas no adoptan una posición sobre el sentido de "*anticipated*" ("previstas"). En cambio, los Estados Unidos sostienen que "*anticipated*" ("previstas") significa "*expected*" ("esperadas"), y no "*future*" ("futuras"), como se sugiere en la "interpretación de referencia" de las Comunidades Europeas. A este respecto,

[3259] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.75.
[3260] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.75.
[3261] Véase el párrafo 7.302 del presente informe.

señalamos que el Órgano de Apelación sostuvo en *Canadá - Aeronaves* que "según el diccionario, el sentido de la palabra '*anticipated*' ('previsto') es 'esperado'". Las Comunidades Europeas no presentan argumentos que indiquen por qué este Grupo Especial debería adoptar, sobre el sentido de "*anticipated*" ("previsto"), un criterio diferente del adoptado por el Órgano de Apelación. En los asuntos *Australia - Cuero para automóviles II* y *Canadá - Aeronaves*, la cuestión de si había o no "exportaciones previstas" se consideró desde el punto de vista del otorgante de la subvención, y la cuestión pertinente era si la autoridad otorgante esperaba que de la concesión de la subvención se siguiesen o derivasen exportaciones.[3262] Sin embargo, el Órgano de Apelación advirtió que no basta con demostrar que se ha concedido una subvención a sabiendas o con la expectativa de que dará lugar a exportaciones. Hace falta algo más para demostrar que la concesión de una subvención está "vinculada a" las exportaciones previstas.

7.1534 En relación con cada uno de sus argumentos jurídicos, las Comunidades Europeas argumentan que el "vínculo" también puede ser con las "exportaciones reales".[3263] En todos los casos anteriores en que se ha examinado la supeditación *de facto* a las exportaciones la alegación ha sido que la concesión de la subvención estaba vinculada a exportaciones "previstas", y no a exportaciones "reales". Por consiguiente, el Grupo Especial cuenta con poca orientación respecto a la interpretación correcta de lo que son las exportaciones "reales". Las Comunidades Europeas no adoptan una posición sobre el sentido de la palabra "*actual*" ("reales") en la nota 4. En su "interpretación de referencia", que no presentan, las Comunidades Europeas sugieren que "*actual*" ("real") significa "*already existing or in the past*" ("que ya existe o en el pasado"). Por el contrario, la posición de los Estados Unidos es que "*actual*" ("real") significa "*real*" ("real") y no significa "*past*" ("pasado"). Según los Estados Unidos, las versiones española y francesa del texto del Acuerdo SMC confirman esta interpretación.[3264]

7.1535 Observamos que en el asunto *Canadá - Aeronaves*, al desestimar la alegación del Canadá de que la subvención no estaba supeditada a las exportaciones previstas porque la subvención "no est{aba} supeditada al hecho de que las exportaciones se reali{zasen}" y porque no se imponían "sanciones si no se realiz{ab}an ventas de exportación", el Grupo Especial sostuvo que, aunque este argumento podía haber sido pertinente para determinar si la subvención estaba vinculada a las exportaciones *reales*, no era suficiente para refutar una presunción de que la subvención estaba vinculada a las exportaciones *previstas*.[3265] Esto sugiere que, a juicio del Grupo Especial, las exportaciones "*actual*" ("reales") son exportaciones que deben realizarse o que deben realmente suceder. Este enfoque de la interpretación de las exportaciones "*actual*" ("reales") se ve respaldado por el sentido corriente del término, que es "*existing in act or fact; real*" ("que existe en acto o de hecho; real") e "*in action or existent at the time; present, current* ("en acción o existente en el momento; presente, actual").[3266] Esto se opone a exportaciones "*anticipated*" ("previstas"), que se espera que tengan lugar pero que de hecho podrán o no tener lugar.

7.1536 Habiendo interpretado el sentido de las exportaciones "reales" y "previstas", ello nos lleva a la cuestión más difícil del sentido de "vinculada a" las exportaciones previstas. El texto de la nota 4 no

---

[3262] Por ejemplo, el Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* hizo referencia a una expectativa de ventas de exportación "como consecuencia de la subvención", mientras que el Órgano de Apelación en el mismo caso hizo referencia a una subvención concedida "previendo que *dará lugar* a exportaciones" (párrafo 172).

[3263] Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 195.

[3264] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 172.

[3265] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.343.

[3266] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 1993), volumen I, página 23. También respalda esta interpretación el sentido corriente del término según el *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), página 11, a saber: "*existing in fact*" ("que existe de hecho") y "*really ... carried out*" ("realmente ... llevado a cabo").

da una orientación concreta con respecto al sentido de "vinculada a" o a la manera en que debe demostrarse ese "vínculo". En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación consideró que es necesario demostrar una relación de "condicionalidad o dependencia". Los Grupos Especiales en los asuntos *Australia - Cuero para automóviles II* y *Canadá - Aeronaves* hacen referencias diversas a un "vínculo estrecho", un criterio "de no ser por", un "vínculo firme y directo" y una "condición importante". En su segundo y su tercer argumentos jurídicos, las Comunidades Europeas adoptan una interpretación de la expresión "vinculada a" que, según ellas, los Estados Unidos defienden "en otro lugar". En particular, las Comunidades Europeas argumentan que hay un "vínculo" cuando puede demostrarse que la expectativa de exportaciones formaba parte de la consideración, motivación o intención del Gobierno al conceder la subvención.

7.1537 A juicio del Grupo Especial, hay un "vínculo" cuando se concede una subvención *a causa de* las expectativas de exportación de la autoridad otorgante. En circunstancias en que la relación de supeditación entre la concesión de una subvención y los resultados de exportación no se desprende explícitamente de la letra de la legislación pertinente -lo que constituye la naturaleza misma de las alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones-, para determinar si la concesión de la subvención dependía de las exportaciones previstas hace falta determinar si la subvención se concedió a causa de la expectativa de exportaciones de la autoridad otorgante.

7.1538 Reconocemos que establecer la existencia del "vínculo" a que se hace referencia en la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 determinando si la subvención se concedió a causa de las expectativas de exportación de la autoridad otorgante podría resultar problemático en algunos aspectos. La interpretación podría dar lugar a que dos programas de subvención que funcionen de manera idéntica y tengan el mismo efecto de distorsión en el mercado no sean necesariamente objeto de la misma constatación en lo concerniente a la supeditación *de facto* a las exportaciones a tenor del párrafo 1 a) del artículo 3 si difieren las pruebas sobre las razones del gobierno para conceder la subvención. Además, en algunas circunstancias, establecer el "vínculo" necesario centrándose en las razones de la concesión de la subvención puede hacer relativamente fácil eludir el párrafo 1 a) del artículo 3. Por ejemplo, en el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Grupo Especial y el Órgano de Apelación constataron que las subvenciones en litigio estaban vinculadas a las exportaciones previstas. Entre las pruebas en las que se basó esta constatación figuraban declaraciones recogidas en documentos de programa en las que se indicaba que se esperaba que el programa diese lugar a un aumento de las exportaciones.[3267] Quizás un enfoque que examine las razones de la concesión de la subvención pueda animar a los gobiernos a ser más discretos sin necesariamente cambiar las políticas subyacentes. Sin embargo, a pesar de estas cuestiones, el Grupo Especial considera que, para determinar si hay un "vínculo" entre la concesión de una subvención y la expectativa de exportaciones del otorgante, es necesario determinar si la subvención se concedió a causa de la expectativa de exportaciones.

7.1539 Antes de examinar los tres argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas[3268], el Grupo Especial señala que, en relación con cada uno de los argumentos, las Comunidades Europeas hacen referencia a una posible prescripción del párrafo 1 a) del artículo 3 de demostrar que una subvención "favorece" las exportaciones o es mayor en el caso de las exportaciones.[3269] La posición primaria de

[3267] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*.

[3268] Al referirnos a los "tres argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas" nos referimos a los argumentos identificados por las Comunidades Europeas en su respuesta a la pregunta 56, resumidos en el párrafo 7.1490 del presente informe.

[3269] La alegación de las Comunidades Europeas sobre el "trato de favor" a las exportaciones tiene algunos paralelos con la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, en la que el Canadá sugiere que una subvención supeditada a las exportaciones debe hacer que el receptor de la subvención venda más de lo que en otro caso habría vendido en los mercados de exportación, o bien debe aportar incentivos que puedan tener el efecto de distorsionar la orientación de mercado de Boeing a favor de las exportaciones (comunicación escrita del Canadá, párrafo 45). Sin embargo, en respuesta a preguntas del Grupo Especial, las

las Comunidades Europeas, enunciada en su primera comunicación escrita, es que esa prescripción existe. Sin embargo, las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos han expresado "en otro lugar" la opinión de que no hay ninguna prescripción de demostrar "trato de favor", y las Comunidades Europeas adoptan este punto de vista como posición subsidiaria (en sus argumentos jurídicos primero y tercero).[3270] En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas examinan el "trato de favor" de las exportaciones en relación con la prescripción del párrafo 1 a) del artículo 3 de que la subvención en cuestión esté supeditada a los resultados *de exportación,* y no simplemente a los resultados. A continuación, las Comunidades Europeas hacen referencia a pruebas que según ellas demuestran "un trato de favor o discriminación a favor de un producto que, inevitablemente, en general se exportará o se incorporará a un producto exportado".[3271] Las Comunidades Europeas formulan argumentos similares en su "interpretación de referencia", que no presentan, donde señalan lo siguiente:

> "Por último, de conformidad con los términos del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4, la condición prohibida se refiere a los 'resultados *de exportación*', no simplemente a los resultados. Por tanto, para que prospere una alegación, las pruebas deben respaldar la conclusión de que hay una concesión de una subvención supeditada específicamente a los resultados de exportación. Esto entrañará generalmente la demostración de cierto *trato de favor* de las exportaciones. Demostrar la existencia de una medida supeditada solamente a los resultados es insuficiente." [3272]

7.1540 En la medida en que las Comunidades Europeas argumentan que hay una prescripción que obliga a demostrar que una subvención está supeditada a los resultados *de exportación* en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3, debería aceptarse su argumento, ya que no hay ninguna base para una interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 que excluya las palabras "de exportación". La supeditación a la exportación es el objeto mismo del párrafo 1 a) del artículo 3, y así lo confirma la nota 4, que hace referencia a las subvenciones vinculadas a las *exportaciones* o los ingresos de *exportación* reales o previstos. Como estableció el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, el criterio jurídico pertinente que debe cumplirse para que prospere una alegación de supeditación *de facto* a las exportaciones es que i) la concesión de una subvención ii) esté vinculada a iii) las exportaciones o ventas de exportación reales o previstas. El Grupo Especial señala que sería casi imposible establecer el "vínculo" necesario entre una subvención y las exportaciones reales o previstas en circunstancias en que no hubiera cierto "trato de favor" de las exportaciones, entendiéndose que trato de favor no significa necesariamente un trato diferencial de las exportaciones en comparación con las ventas en el mercado interno, sino que también abarca la concesión de una subvención a una empresa porque se espera que exporte o porque realmente exportará.

i) Primer argumento jurídico de las Comunidades Europeas

7.1541 En su respuesta a la pregunta 56, las Comunidades Europeas sostienen que su "primer argumento jurídico" se basa en la reducción del impuesto B&O. En particular, según las Comunidades Europeas, la reducción del tipo del impuesto B&O es una subvención supeditada a las exportaciones por tratarse de una subvención *ad valorem*. Por consiguiente, es una subvención supeditada a las ventas, ya sean ventas en el mercado interno o ventas de exportación. Al defender

---

Comunidades Europeas afirman que el hecho de que una subvención aporte o no un incentivo que pueda tener el efecto de distorsionar la orientación de mercado del receptor de la subvención carece de importancia para el análisis de si existe una subvención supeditada *de facto* a las exportaciones (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 269, párrafo 475).

[3270] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980, nota 1712.

[3271] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 980.

[3272] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56, párrafo 189.

este argumento, las Comunidades Europeas sostienen que "no hay necesidad de demostrar que la subvención favorece las exportaciones o es mayor en el caso de las exportaciones".

7.1542 Como se ha indicado antes, para estar comprendida en los términos del párrafo 1 a) del artículo 3, la concesión de una subvención debe estar "vinculada a" las exportaciones reales o previstas. Sin embargo, toda forma de condicionalidad o dependencia entre la reducción del impuesto B&O y las exportaciones se deriva simplemente de que el receptor de la subvención es un exportador. Si ese es el caso, la reducción del impuesto B&O está supeditada a las ventas en el mercado interno o a las ventas de exportación. Las Comunidades Europeas no dicen nada más para explicar por qué la concesión de la reducción del impuesto B&O está "vinculada a" las exportaciones. Por consiguiente, está claro que el "vínculo" entre la reducción del impuesto B&O y las exportaciones se deriva simplemente de que la subvención se concede a una empresa que exporta. Sin embargo, la última oración de la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 establece que la concesión de una subvención a una empresa que exporte "no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación". Por consiguiente, de la nota 4 se deduce claramente que no se cumple el criterio de la supeditación *de facto* a las exportaciones.

7.1543 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado sobre la base de su primer argumento jurídico que el HB 2294 esté supeditado a los resultados de exportación.

ii) Segundo y tercer argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas

7.1544 La única diferencia entre el segundo y el tercer argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas es que el segundo argumento parte de la base de que en las alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones es necesario demostrar cierto elemento de "trato de favor" de las exportaciones, mientras que el tercero no lo considera necesario. Como se ha indicado anteriormente, el examen pertinente de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 va dirigido a determinar si hay una relación de supeditación entre la concesión de la subvención y los resultados *de exportación*. Sería casi imposible establecer el "vínculo" necesario entre una subvención y las exportaciones reales o previstas en unas circunstancias en que no hubiera cierto "trato de favor" de las exportaciones, entendiéndose que trato de favor no significa necesariamente un trato diferencial de las exportaciones en comparación con las ventas en el mercado interno, sino que también abarca la concesión de una subvención a una empresa porque se espera que exporte o porque realmente exportará. Teniendo esto en cuenta, la cuestión que queda por decidir en relación con el segundo y el tercer argumentos jurídicos es si el HB 2294 estaba vinculado a una "previsión de exportaciones" y, por tanto, es una medida supeditada a los resultados de exportación. Aunque las Comunidades Europeas expresan los argumentos jurídicos segundo y tercero de ese modo, que claramente parece ser un argumento según el cual la concesión de las subvenciones del HB 2294 estaba vinculada a las exportaciones *previstas*, las Comunidades Europeas declaran, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, que su segundo y su tercer argumentos jurídicos también se refieren a las exportaciones *reales*.[3273] Por consiguiente, nuestro análisis abarca el vínculo tanto con las exportaciones previstas como con las exportaciones reales.

Concesión de una subvención vinculada de hecho a las exportaciones *previstas*

7.1545 Para determinar si el HB 2294 estaba supeditado *de facto* a los resultados de exportación, es necesario establecer si hubo una i) concesión de una subvención ii) vinculada a iii) exportaciones o ingresos de exportación previstos. Ya hemos concluido anteriormente que al sancionar el HB 2294 el Estado de Washington concedió subvenciones consistentes en reducciones fiscales, bonificaciones fiscales y exenciones fiscales.

[3273] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

La cuestión de si el otorgante de las subvenciones previó las exportaciones

7.1546 Para demostrar que el otorgante de las subvenciones previó las exportaciones, las Comunidades Europeas presentan una serie de pruebas, que a grandes rasgos pueden describirse como pruebas relacionadas con la orientación de Boeing a la exportación y pruebas concernientes a la condición establecida en el HB 2294 con respecto a la capacidad. Las siguientes secciones del informe resumen las pruebas sometidas al Grupo Especial, y la sección final extrae una conclusión sobre si el otorgante de las subvenciones esperaba que el proyecto que se benefició de las subvenciones, a saber, el montaje del 787, diese lugar a exportaciones.

Orientación de Boeing a la exportación

7.1547 Las Comunidades Europeas aportan varios documentos, entre ellos documentos del Estudio decenal sobre la aeronáutica civil, de Boeing y de la Asociación de Empresas Aeroespaciales, que incluyen declaraciones a tenor de las cuales, históricamente, la industria aeroespacial de los Estados Unidos ha contribuido de manera importante a una balanza comercial positiva para la economía de los Estados Unidos.[3274] Además, la división de LCA de Boeing ha desempeñado un papel de primer orden en este sentido, ya que las ventas de exportación representaron como promedio el 60 por ciento de todas las ventas de LCA entre 1989 y 2005.[3275] Las Comunidades Europeas aportan además la transcripción de un discurso del Vicegobernador de Washington donde se afirma que Washington es el Estado que más depende del comercio en los Estados Unidos, y que el 50 por ciento de las exportaciones del Estado corresponden a Boeing.[3276]

7.1548 Además de las pruebas objetivas sobre la orientación de Boeing a la exportación, las Comunidades Europeas presentan pruebas de que el Gobernador de Washington conocía la orientación exportadora de Boeing. En uno de sus discursos, el Gobernador declaró lo siguiente:

> "Ahora más que nunca debemos capitalizar y proteger agresivamente nuestra ventaja competitiva en lo comercial ... La expansión del comercio y la promoción de las numerosas ventajas de nuestro Estado son aun más importantes en momentos en que luchamos por recuperarnos económicamente ...
>
> Debemos ... hacer todo lo posible para mantener aquí nuestras principales empresas, en particular las que fortalecen nuestro comercio internacional. Como ustedes saben, estamos tratando enérgicamente de acoger el montaje final del Boeing 7E7. Boeing ha sido históricamente un gran exportador para nuestro Estado y para nuestro país. Tenemos que mantener aquí mismo los puestos de trabajo ligados al montaje de Boeing y a sus abastecedores, pues este es su lugar ...

[3274] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 981 y 982; *Boeing Current Market Outlook 2006* (septiembre de 2006), CE - Prueba documental 635; *Boeing Current Market Outlook 2003* (junio de 2003), CE - Prueba documental 636; *Steering Committee for the Decadal Survey of Civil Aeronautics, National Research Council of the National Academies, Decadal Survey of Civil Aeronautics: Foundation for the Future, 2006*, CE - Prueba documental 301; y *Civil Aircraft Sales Fuel Record Year for Aerospace*, comunicado de prensa de la Asociación de Empresas Aeroespaciales, 13 de diciembre de 2006, CE - Prueba documental 639.

[3275] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 986; e International Trade Resources LLC, *FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers*, diciembre de 2006, CE - Prueba documental 12.

[3276] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 982; y Discurso del Vicegobernador, Sr. Brad Owen, "*Impact of Trade on the Regional Economy", National Forum on Trade Policy*, 7 de diciembre de 2006, CE - Prueba documental 637.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Expandir el comercio internacional es parte de mi plan para crear empleo."[3277]

7.1549 Además, en el Acuerdo Master Site (MSA) figura en apéndice una carta escrita por el Gobernador Locke titulada "Reafirmación de compromisos". La carta se presentó como parte de la oferta realizada por el Estado de Washington para el emplazamiento de las instalaciones de fabricación del 787 en Washington. En ella se dice lo siguiente:

> "La misión comercial a China que encabecé recientemente es otro ejemplo de cómo el Estado puede desempeñar un papel beneficioso e importante para ayudar a que Boeing y otras empresas de Washington sigan siendo competitivas. Me reuní con funcionarios de alto nivel del Gobierno y con directivos de líneas aéreas con objeto de promover la compra de aviones Boeing." [3278]

7.1550 Por último, aunque en las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre las exportaciones previstas no se hace referencia a ello, señalamos que en el artículo 10.6.1 del MSA se establece lo siguiente:

> "La producción y el montaje de la aeronave 7E7 por Boeing siguen criterios de mercado. El mercado de aeronaves comerciales es *internacional* y muy competitivo. A pesar de las grandes inversiones de Boeing y de sus esfuerzos de buena fe por hacer previsiones de mercado para la aeronave 7E7, Boeing no puede garantizar que esas operaciones comerciales se hagan realidad o se mantengan de acuerdo con lo previsto o lo deseado." (sin cursivas en el original)

La condición relativa a la capacidad

7.1551 Para respaldar su argumento sobre la supeditación a las exportaciones, las Comunidades Europeas formulan diversas afirmaciones en el sentido de que la prescripción establecida en el HB 2294 de que Boeing construyese una instalación con capacidad de producir al menos treinta y seis aviones supereficientes al año equivalía a una prescripción de exportar o creaba una expectativa de exportaciones.[3279] En los párrafos que siguen se exponen las pruebas de las Comunidades Europeas en la medida en que sean pertinentes para determinar si había una expectativa de que el proyecto que se beneficiaba del HB 2294 diese lugar a exportaciones. Observamos que las Comunidades Europeas se basan en pruebas objetivas sobre el efecto de la condición relativa a la capacidad y también se refieren al conocimiento subjetivo del Gobierno de este supuesto efecto.

7.1552 Las Comunidades Europeas aportan varias Pruebas documentales para demostrar que la prescripción de que Boeing construya una instalación en Washington con capacidad para producir treinta y seis aviones supereficientes dará lugar en última instancia a exportaciones, o cabría esperar que diese lugar a ellas. El razonamiento de las Comunidades Europeas se articula en dos pasos: en primer lugar, una vez construida, la capacidad requerida será utilizada plenamente; en segundo lugar, Boeing no podría vender treinta y seis aviones supereficientes únicamente en el mercado estadounidense, y, por tanto, deberá exportar el resto.

[3277] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 983; y Discurso del Gobernador Gary Locke en la cena anual del World Trade Club, 29 de mayo de 2003, CE - Prueba documental 638.

[3278] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 984; y Apéndice 3 del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site, *Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71.

[3279] Véase, por ejemplo, la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 177, donde las Comunidades Europeas afirman que la prescripción relativa a la capacidad equivale a una prescripción de exportar. Véase igualmente la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 992-995, donde sostienen que la prescripción relativa a la capacidad creó una expectativa de exportaciones.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1553 Para respaldar la idea de que la prescripción de construir una instalación con capacidad de producir treinta y seis aeronaves da lugar a que se produzcan al menos treinta y seis aviones supereficientes al año, las Comunidades Europeas argumentan que las empresas no crean capacidad de producción con la intención de que quede ociosa. Las Comunidades Europeas afirman que en la rama de producción de LCA los fabricantes crean su capacidad de producción sobre la base del número de pedidos que ya han recibido para el avión en cuestión, así como de los pedidos que prevén obtener.[3280] La prescripción de construir treinta y seis aviones supereficientes se basaba en la determinación de Boeing de que tendría suficientes pedidos para producir y entregar treinta y seis 787 al año.[3281] Además, las Comunidades Europeas argumentan que si Boeing estableciera la capacidad de producir 36 aeronaves al año sufriría "graves" consecuencias financieras si no produjese al menos treinta y seis 787 cada año.[3282] Establecer capacidad para producir cierto número de aeronaves exige no sólo construir una instalación de montaje, sino que exige que Boeing tenga capacidad adecuada en su cadena de suministro para producir y entregar 36 aeronaves. Esto exige que se encarguen y que se entreguen a la instalación de montaje los componentes necesarios. Es difícil revocar esas decisiones relativas a la capacidad sin sufrir "costos financieros significativos".[3283] Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, es "extremadamente inverosímil" que Boeing construyese una instalación de montaje con capacidad para producir treinta y seis 787 al año y luego permitiese que quedase ociosa o infrautilizada.[3284] Las Comunidades Europeas aportan incluso una declaración del Director del programa del 787 de Boeing según la cual, cuando se sancionó el HB 2294, Boeing esperaba fabricar 1.750 Dreamliners a lo largo de un período de 20 años, lo cual, según calculan las Comunidades Europeas, equivale a ochenta y ocho 787 al año, muy por encima de treinta y seis.[3285]

7.1554 El último paso del argumento de las Comunidades Europeas de que la prescripción relativa a la capacidad equivale a una prescripción de exportar, o al menos cabía esperar que diese lugar a exportaciones, es que el nivel de demanda en el mercado estadounidense es incapaz de absorber un nivel de producción de treinta y seis 787 y, por tanto, es necesario que Boeing exporte al menos parte de su producción. Las Comunidades Europeas se basan en una declaración del Jefe de Análisis e Investigación de Mercados de Airbus, el Sr. Andrew Gordon, en apoyo de esta afirmación.[3286] El Sr. Gordon analiza el nivel de pedidos pendientes del 787, así como los niveles históricos de participación y entregas de aeronaves de la clase del 787, y concluye que es "extremadamente improbable que el mercado estadounidense por sí solo pueda sostener la producción de 36 aeronaves al año en el caso del 787".[3287] En particular, el Sr. Gordon señala que, a finales de 2006, el libro de pedidos del 787 incluía pedidos de 448 aeronaves, 38 de ellas para líneas aéreas domiciliadas en los Estados Unidos. El Sr. Gordon excluye de esta cifra las aeronaves solicitadas por empresas de arrendamiento financiero basadas en los Estados Unidos que proporcionan aeronaves en régimen de arrendamiento financiero a clientes de todo el mundo, si bien las Comunidades Europeas reconocen que no está claro hasta qué punto esos pedidos van a parar indirectamente a líneas aéreas de los

[3280] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 175.
[3281] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 175.
[3282] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 177.
[3283] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, párrafo 176.
[3284] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 105.
[3285] Véase la declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 105; *Boeing Webcast, The Boeing Company Annual Investors Conference*, 23 de mayo de 2007, en *Program 787* - Mike Bair, preguntas y respuestas, 00h:24m:38s, CE - Prueba documental 1149; James Gunsalus, "*Investors hope Boeing can avoid delays of its own*", International Herald Tribune, 18 de junio de 2007, CE - Prueba documental 1150; y *Boeing 787 Dreamliner Program Fact Sheet*, CE - Prueba documental 340.
[3286] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8.
[3287] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 8.

Estados Unidos. El Sr. Gordon señala que se prevé que la entrega de los treinta y ocho 787 pedidos por líneas aéreas de los Estados Unidos tenga lugar a lo largo de varios años. Según pronósticos de Airclaims, las entregas se realizarán a lo largo de seis años, con entre nueve y cuatro entregas al año durante ese período.[3288]

7.1555 El Sr. Gordon también tiene en cuenta la publicación "*Current Market Outlook*" (Perspectivas actuales del mercado) de Boeing para 2006, en la que figura una declaración de Boeing según la cual en América del Norte se entregarán 1.410 aeronaves "con dos pasillos" entre 2006 y 2025.[3289] Como esta cifra incluye las exportaciones al Canadá y las aeronaves que forman parte de la categoría de aviones con dos pasillos además del 787 -a saber, el 767, el 777, el A330/A340 y el A350-, el Sr. Gordon formula varias hipótesis "conservadoras" para traducir esta cifra en el número de 787 que se entregarán en el mercado estadounidense entre 2006 y 2025. En particular, el Sr. Gordon hace un cálculo conservador según el cual el 5 por ciento de las entregas se hará al mercado canadiense, y la mitad de las entregas estimadas corresponderá a aeronaves 787.[3290] Esto da lugar a una estimación muy optimista de 33 entregas de 787 al año en el mercado estadounidense.[3291] Utilizando previsiones de *Current Market Outlook* de 2005 y 2004 se llega a estimaciones de 29 y 27, respectivamente.[3292] Por último, el Sr. Gordon también utiliza *Global Market Forecast* (Previsiones del mercado mundial) de Airbus para 2006 a fin de calcular el nivel de la demanda de 787 en el mercado estadounidense. Las estimaciones de Airbus prevén que la demanda de los Estados Unidos será de 644 aeronaves en la categoría de 250-300 asientos a lo largo de 20 años. Utilizando la misma hipótesis conservadora de un reparto de 50/50 entre los 787 y todas las demás aeronaves de 250-300 asientos, se llega a un cálculo de aproximadamente 16 entregas de 787 al año en el mercado estadounidense. Esta estimación se reduce a 10 si se utilizan las cifras de *Global Market Forecast* de Airbus para 2004.[3293] El Sr. Gordon llega a la siguiente conclusión:

> "Un examen del actual volumen de pedidos pendientes de 787 y modelos competidores, así como de las previsiones recientes de Boeing y Airbus, sugiere que es muy improbable que se entreguen 36 aeronaves 787 al año únicamente en el mercado estadounidense."[3294]

7.1556 En contraste con estas pruebas, los Estados Unidos argumentan que su mercado interno es capaz de absorber "mucho más" de 36 aviones supereficientes al año.[3295] Los Estados Unidos se remiten a documentos que sugieren que entre diciembre de 2004 y junio de 2007 Boeing recibió pedidos de 140 aeronaves 787 de clientes domiciliados en los Estados Unidos. Los Estados Unidos dividen esta cifra por el número de meses entre diciembre de 2004 y junio de 2007 para llegar a la

---

[3288] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 4.

[3289] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 4.

[3290] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 9.

[3291] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 11.

[3292] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 12.

[3293] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafos 13-14.

[3294] *Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales*, 21 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 8, párrafo 16.

[3295] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 702.

conclusión de que el cálculo arroja un promedio de ventas en el mercado estadounidense de cuatro 787 al mes o 54,2 al año.[3296]

7.1557 Las Comunidades Europeas argumentan que las pruebas que presentan los Estados Unidos son muy engañosas, ya que representan *pedidos*, no *producción*.[3297] Las Comunidades Europeas afirman que, en realidad, "Boeing ... empezó a producir los 787 sólo en 2007 y en abril de 2007 informó de que sus entregas de 787 estaban agotadas hasta 2014".[3298] Por consiguiente, Boeing producirá los 140 pedidos entre 2007 y 2014, a un ritmo medio de aproximadamente veinte 787 al año, y no durante el período 2004-2007, como sugieren los Estados Unidos.[3299] Además, las Comunidades Europeas no están de acuerdo en que se incluyan en las cifras de los Estados Unidos los pedidos realizados por empresas de arrendamiento financiero con base en los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, esa inclusión hace que aun la cifra de 20 entregas anuales al mercado estadounidense esté sobrestimada.[3300]

7.1558 Además de presentar pruebas de que la condición relativa a la capacidad tiene el efecto de dar lugar a exportaciones, las Comunidades Europeas formulan aseveraciones en respaldo de la idea de que el Gobierno del Estado de Washington lo sabía o lo esperaba cuando concedió las subvenciones. En particular, las Comunidades Europeas afirman que la autoridad otorgante conocía la capacidad del mercado estadounidense respecto de los aviones 787.[3301] Las Comunidades Europeas señalan que, antes de que se sancionase el HB 2294, el Estado de Washington estimó el valor de la reducción del impuesto B&O a Boeing hasta 2024. Para calcularlo, como la reducción del impuesto B&O es una subvención *ad valorem*, los funcionarios de Washington necesariamente tuvieron información específica de la rama de producción sobre los ingresos previstos de Boeing y las ventas previstas de LCA.[3302] Además, las Comunidades Europeas sostienen que los funcionarios de Washington "ciertamente debieron examinar las versiones más recientes de *Current Market Outlook* de Boeing, dada la importancia de Boeing para la economía del Estado".[3303] Las cifras de *Market Outlook* de Boeing permitieron a los otorgantes de las subvenciones realizar el mismo tipo de análisis que realizó el Sr. Gordon, analista de mercado de Airbus, para determinar el nivel de la demanda de 787 en el mercado estadounidense.[3304]

7.1559 En respuesta a las afirmaciones de las Comunidades Europeas en cuanto a que el otorgante de las subvenciones conocía el nivel de la demanda de aviones 787 en el mercado estadounidense, los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas no han aportado pruebas de ese conocimiento de la situación del mercado o de la previsión de exportaciones.[3305] Según los Estados Unidos, el argumento de las Comunidades Europeas de que los funcionarios del Estado de Washington "ciertamente debieron examinar las versiones más recientes de *Current Market Outlook* de Boeing" no es más que una afirmación. No hay pruebas de que Boeing facilitase *Current Market Outlook* al Estado de Washington como parte del proceso de toma de decisiones previo a la concesión de las

[3296] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 702.
[3297] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 112.
[3298] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 113. Suponemos que la referencia a la "producción" del 787 se refiere al montaje del 787.
[3299] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 112.
[3300] Declaración no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 114.
[3301] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267.
[3302] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 468.
[3303] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 469.
[3304] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 469.
[3305] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 453.

subvenciones.[3306] Además, no hay pruebas de que funcionarios del Estado de Washington realmente realizasen el tipo de cálculos necesario para traducir las cifras de *Current Market Outlook* en una estimación del número de 787 que se habían de vender en el mercado estadounidense (excluyendo al Canadá y los modelos que no eran el 787 de las cifras proporcionadas).[3307] Los Estados Unidos también argumentan que, aun en el caso de que los funcionarios de Washington estimasen el valor de la reducción del impuesto B&O a Boeing, ello no indica un conocimiento de la capacidad del mercado estadounidense o una previsión de las exportaciones.[3308]

Conclusión sobre las "exportaciones previstas"

7.1560 A nuestro juicio, las Comunidades Europeas han aportado pruebas adecuadas para demostrar que el otorgante de las subvenciones previó las exportaciones.

7.1561 Para llegar a esta conclusión, atribuimos cierto peso a la cláusula del MSA -el artículo 10.6.1- que hace referencia al hecho de que el mercado de aeronaves comerciales es "internacional". Una interpretación posible de esta expresión es que se trata de un mercado en el que las ventas tienen lugar en el mercado mundial, y no sólo dentro de los Estados Unidos. La referencia a la naturaleza "internacional" del mercado, puesto que se halla dentro de una cláusula del MSA, aporta alguna prueba de que las partes en el Acuerdo, entre las que figura el Estado de Washington, esperaban que la venta del Boeing 787 entrañaría exportaciones. Sin embargo, no consideramos que sea una prueba concluyente, ya que la naturaleza "internacional" del mercado puede ser una referencia al hecho de que hay dos actores principales en el mercado de aeronaves comerciales, uno de los cuales no es una empresa estadounidense.

7.1562 Nuestra conclusión también se basa en las pruebas sobre la orientación de Boeing a la exportación. [3309] Reconocemos que la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 indica que el mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerar que hay una subvención supeditada a la exportación. Sin embargo, en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación sostuvo que la segunda oración de la nota 4 es una "expresión específica de la prescripción contenida en la primera oración, según la cual es necesario demostrar que se cumple el requisito expresado con la expresión 'vinculada a'".[3310] Por consiguiente, aunque la orientación de una entidad a la exportación no pueda ser la única prueba en apoyo del "vínculo" entre la concesión de la subvención y las exportaciones previstas, y por tanto de la conclusión de que existe una subvención supeditada a la exportación, es una información pertinente que hay que examinar para determinar si se prevén o no exportaciones. Concluimos que toda la vasta información de dominio público presentada por las Comunidades Europeas en relación con la orientación de Boeing a la exportación aporta pruebas de que el Estado de Washington previó que el proyecto que se benefició del HB 2294, es decir, el montaje del 787 en Washington, daría lugar a exportaciones. Las declaraciones del Gobernador de Washington sobre la contribución de Boeing a los resultados de exportación del Estado también indican que el Estado de Washington previó que de la concesión de las subvenciones fiscales del HB 2294 se derivarían exportaciones o una continuación de las exportaciones. En un apéndice del MSA figura al menos una de las declaraciones del Gobernador en la que se indica la expectativa de que el acuerdo de emplazar la instalación de montaje del 787 en Washington

[3306] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 455.
[3307] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 456.
[3308] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 267, párrafo 457.
[3309] Véanse los párrafos 7.1547-7.1550 del presente informe.
[3310] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 173.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

promovería los resultados de exportación de Boeing.[3311] Su incorporación al acuerdo entre las dos partes indica que la declaración es algo más que retórica política destinada a promover un paquete de subvenciones a un colectivo.

7.1563 Teniendo en cuenta estas pruebas, no sería realista concluir que el otorgante de las subvenciones no esperaba que hubiera exportaciones.

7.1564 Al llegar a esta conclusión, el Grupo Especial señala que las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas en relación con el efecto de la condición relativa a la capacidad en las exportaciones parecen un tanto equívocas. La argumentación de las Comunidades Europeas de que el mercado estadounidense no puede absorber un nivel de producción de treinta y seis 787 al año es bastante marginal. En particular, la estimación del analista de Airbus de que hay en el mercado un nivel de demanda de treinta y tres aviones supereficientes al año parece relativamente próxima a los treinta y seis aviones al año que según afirman las Comunidades Europeas producirá Boeing. Además, las declaraciones referentes al conocimiento del Estado de Washington acerca de la capacidad del mercado interno parecen ser meras afirmaciones, no pruebas concretas. Sin embargo, habida cuenta de las declaraciones formuladas en los documentos jurídicos asociados al HB 2294, en los que se basan ambas partes, en relación con la naturaleza internacional del mercado de Boeing, y teniendo también en cuenta la orientación de Boeing a la exportación, concluimos que el Estado de Washington esperaba que del proyecto que se benefició del HB 2294 se derivasen exportaciones.

7.1565 Por estas razones, el Grupo Especial constata que el otorgante de las subvenciones previó exportaciones.

La cuestión de si la subvención estaba "vinculada" a las exportaciones previstas

7.1566 Los Estados Unidos argumentan que el principal defecto de la alegación formulada por las Comunidades Europeas al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 es que no va acompañada de pruebas suficientes de que haya un "vínculo" entre las expectativas de exportación y la concesión de las subvenciones. Las pruebas en las que se basan las Comunidades Europeas para respaldar su argumento de que había un "vínculo" entre la sanción del HB 2294 y la previsión de exportaciones del Estado de Washington se relacionan principalmente con la prescripción relativa a la capacidad.[3312] Las Comunidades Europeas afirman que los funcionarios de Washington preveían que como resultado de esa prescripción se derivarían exportaciones, y que la concesión de las subvenciones, en virtud de los propios términos del HB 2294, estaba supeditada al cumplimiento de esta prescripción, y por tanto "vinculada a" él.[3313]

7.1567 Además de la prescripción relativa a la capacidad estipulada en el HB 2294, las siguientes pruebas podrían arrojar algo de luz sobre la cuestión de si las subvenciones se concedieron a causa de las exportaciones previstas:

a) Un discurso del Gobernador de Washington en el que se incluían afirmaciones que sugerían que quería mantener a Boeing en Washington por sus resultados de exportación:

> "Debemos ... hacer todo lo posible para mantener aquí nuestras principales empresas, en particular las que fortalecen nuestro

[3311] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 984 y Apéndice 3 del Acuerdo relativo al Proyecto Olympus Master Site, *Restatement of Commitments*, 10 de noviembre de 2003, CE - Prueba documental 71.

[3312] Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 991-996.

[3313] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 992-996.

> comercio internacional. Como ustedes saben, estamos tratando enérgicamente de acoger el montaje final del Boeing 7E7. Boeing ha sido históricamente un gran exportador para nuestro Estado y para nuestro país. Tenemos que mantener aquí mismo los puestos de trabajo ligados al montaje de Boeing y a sus abastecedores, pues este es su lugar."

b) La carta anexa al Acuerdo Master Site relativa a la promoción de las ventas de Boeing en China realizada por el Gobernador:

> "La misión comercial a China que encabecé recientemente es otro ejemplo de cómo el Estado puede desempeñar un papel beneficioso e importante para ayudar a que Boeing y otras empresas de Washington sigan siendo competitivas. Me reuní con funcionarios de alto nivel del Gobierno y con directivos de líneas aéreas con objeto de promover la compra de aviones de Boeing."

c) El hecho de que el HB 2294 actúe como filtro, de modo que sólo las empresas que producen productos que necesariamente vayan a exportarse puedan beneficiarse de las subvenciones.[3314]

7.1568 Además de las pruebas citadas por las Comunidades Europeas en relación con su alegación de supeditación a las exportaciones, disponemos de otras pruebas relativas al HB 2294 que han presentado las partes para demostrar que los incentivos fiscales constituyen subvenciones de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, pero que consideramos pruebas contextuales pertinentes para determinar si las subvenciones se concedieron a causa de las exportaciones previstas.

7.1569 Las pruebas siguientes revelan que al menos una de las razones para conceder los incentivos fiscales previstos en el HB 2294 era animar a Boeing a que emplazase su instalación de montaje final del 787 en Washington, y no en otro Estado, porque ello tendría efectos positivos en la economía del Estado, en particular en su tasa de empleo. Dado que el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC establece que una subvención está prohibida si está supeditada a los resultados de exportación, *como condición única o entre otras varias condiciones*, el hecho de que las subvenciones se concediesen para animar a Boeing a emplazar su instalación de montaje en Washington para aumentar el empleo no excluye la posibilidad de que las subvenciones estén supeditadas *de facto* a otra condición, a saber, las exportaciones previstas. No obstante, proporcionamos un resumen de las pruebas que indica que las subvenciones se concedieron con el fin de animar a Boeing a instalarse en Washington como información contextual pertinente sobre las circunstancias que rodearon la concesión de las subvenciones.

- El HB 2294

7.1570 Un examen del propio texto legal aporta cierta visión de los motivos por los que se introdujeron los incentivos fiscales:[3315]

> "*Preámbulo*: Ley por la que se procura retener la industria aeroespacial en el Estado de Washington y atraerla a él.[3316]

[3314] En relación con el "argumento del filtro", véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 991.

[3315] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, página 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Artículo 1. El poder legislativo constata que el pueblo del Estado se ha beneficiado de la presencia de la industria aeroespacial en el Estado de Washington. La industria aeroespacial proporciona buenos salarios y prestaciones a los miles de ingenieros, mecánicos y empleados de apoyo que trabajan directamente en la industria en todo el Estado. Los proveedores y vendedores que realizan actividades de apoyo a la industria aeroespacial crean a su vez una diversidad de puestos de trabajo. El poder legislativo declara de interés público fomentar la continua presencia de esta industria mediante la concesión de incentivos fiscales. Los amplios incentivos fiscales previstos en la presente ley conciernen al costo de la actividad económica en el Estado de Washington en comparación con el emplazamiento en otros Estados.[3317]

Artículo 16. (1) El poder legislativo considera que la rendición de cuentas y la eficacia son aspectos importantes de la fijación de la política fiscal. Para adoptar opciones de política sobre la mejor manera de utilizar los limitados recursos estatales, el poder legislativo necesita información sobre el uso que se da a los incentivos fiscales.

(2)(a) Las personas {con derecho a beneficiarse de los incentivos previstos en} la presente ley presentarán un informe anual al departamento en el que detallarán los puestos de trabajo, los salarios y las prestaciones sanitarias y de jubilación por puesto de trabajo en la planta de fabricación proporcionados por el empleador. El informe no incluirá los nombres de los empleados. En él se detallarán igualmente los puestos de trabajo en función del número total de puestos a tiempo completo, a tiempo parcial y temporeros. El primer informe que se presente de conformidad con el presente párrafo incluirá la información relativa a los puestos de trabajo, los salarios y las prestaciones correspondiente al período de doce meses inmediatamente anterior a la primera utilización de un impuesto preferencial ... o una exención o bonificación fiscal ... El informe deberá presentarse para el 31 de marzo siguiente al año en el que se haya utilizado un tipo fiscal preferencial ... o se haya recibido una exención o bonificación fiscal.

(b) En caso de que una persona no presente el informe anual indicado en el apartado (a) del presente párrafo para la fecha establecida, el departamento declarará vencida y pagadera de inmediato la cantidad correspondiente a ese año de los impuestos objeto de exención o bonificación, o reducidos en el caso del tipo preferencial del impuesto sobre negocios y actividades. Los impuestos especiales pagaderos en virtud del presente párrafo estarán sujetos a interés pero no a penalización, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo."

- El MSA

7.1571 El MSA confirma que se otorgarán a Boeing los incentivos fiscales previstos en el HB 2294. Asimismo, se refiere a diversas otras supuestas subvenciones concedidas por el Gobierno a Boeing en el Estado de Washington y aporta cierta visión de las razones por las que se han introducido el HB 2294 y los demás incentivos. Establece lo siguiente:

"*Considerando D* Las Partes Públicas reconocen que la {instalación de montaje final del 787} tendrá una repercusión positiva significativa en el bienestar de la comunidad {y} el Estado, con inclusión de la creación de puestos de trabajo, un aumento de los

---

[3316] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, página 1.
[3317] *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54, página 1.

ingresos fiscales y otros beneficios, por lo que las Partes Públicas desean que Boeing emplace la {instalación de montaje final} en el Estado; y

"*Considerando E* Las Partes Públicas reconocen que Boeing puede emplazar la {instalación de montaje final} en otros Estados y que, al emplazar sus instalaciones en el Estado, los ciudadanos y colectivos del Estado ... se beneficiarán." [3318]

- El Memorándum de acuerdo

7.1572 El artículo 17 del HB 2294 establece que la ley entrará en vigor cuando el Gobernador del Estado y un fabricante de aviones comerciales firmen un memorándum de acuerdo sobre una decisión final afirmativa de emplazar una instalación significativa de montaje final de aviones comerciales en el Estado. El Memorándum de acuerdo es el acuerdo entre el Gobernador y Boeing celebrado de conformidad con el artículo 17 del HB 2294. En él se establece lo siguiente:

"*Considerando C.* Con objeto de realzar el atractivo del Estado como lugar en el que realizar actividades y promover el crecimiento económico en beneficio de los ciudadanos, el poder legislativo del Estado ha aprobado el HB 2294." [3319]

- Debates en la Cámara y en el Senado sobre el HB 2294

7.1573 Las Comunidades Europeas someten como Prueba documental la transcripción no oficial del debate de la Cámara y el Senado en la tercera lectura del HB 2294.[3320] Dice así:

"*Representante Pettigrew*: {E}sta ley forma parte de nuestro esfuerzo por lograr que el 7E7 se fabrique en nuestro Estado. Como saben ustedes, somos uno de los varios Estados que compiten por esta oportunidad. Aunque en el pasado estábamos muy pero muy seguros de poder competir con cualquier región del país en lo tocante al sector aeroespacial, en la actualidad nos encontramos con que estamos luchando por la vida en el plano económico.

Lo que está en juego no es sólo el futuro de Boeing, sino la economía de nuestro Estado. Durante décadas, la industria aeroespacial ha sido una parte estable de nuestra economía, y Boeing ha sido el núcleo de esa industria ...

Se trata de respaldar a los proveedores en los que se apoya Boeing. Se trata de respaldar a las pequeñas empresas que han triunfado gracias a Boeing. Estamos hablando de unos 130.000 puestos de trabajo. Estamos hablando de entre 700 y 1.000 millones de nuestros recursos generales. Estamos hablando de mantener fuerte nuestra comunidad.

El instrumento legislativo ... representa un buen paquete para traer el 7E7 a Washington. Proporciona varios incentivos fiscales, es cierto. Ayuda a Boeing a ser competitiva, es cierto ... pero contiene una serie de activadores que nos permitirán obtener el tipo de rendición de cuentas que necesitamos para nuestras inversiones.[3321]

[3318] MSA, CE - Prueba documental 58, página 2.

[3319] *Memorandum of Agreement for Project Olympus*, 19 de diciembre de 2003, CE - Prueba documental 57.

[3320] Estado de Washington, *House and Senate Floor Debates, HB 2294*, junio de 2003, transcripción no oficial, CE - Prueba documental 70.

[3321] Estado de Washington, *House and Senate Floor Debates, HB 2294*, junio de 2003, transcripción no oficial, CE - Prueba documental 70, páginas 1 y 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> *Senador Rossi*: ... deseamos que Boeing se quede en el Estado de Washington.
>
> Este es un paquete de incentivos fiscales que esperamos atraiga al 7E7 y haga que Boeing lo fabrique aquí, en el Estado de Washington ...
>
> La idea es asegurarnos de que esos puestos de trabajo se queden en el Estado de Washington: puestos de trabajo bien remunerados para el Estado de Washington.
>
> En dólares, estamos hablando de una cantidad de 25 millones en este bienio. En el próximo bienio serán 103 millones de dólares ... Pero consideren qué podría suceder si Boeing se marchara. ¿Qué sucedería? Podríamos perder unos ingresos públicos que rondan los 540 millones de dólares al año.
>
> Tenemos que hacerlo. Tenemos que cerciorarnos de mejorar nuestra baza para poder ser uno de los tres finalistas, uno de los Estados que estén en la fase final en la que se decida en qué Estado se va a fabricar el 7E7 ... A nuestro juicio, esta ley nos hará muy competitivos.[3322]
>
> *Senador Fairley:* De eso trata esta ley, de mantener en nuestro Estado a Boeing y lo que somos para Boeing. Nos gustan esos puestos de trabajo. Nos gusta la empresa. Nos gustan los aviones. Este proyecto de ley nos ayudará."[3323]

- Discursos y declaraciones del Gobernador Gary Locke

7.1574 Aparte de las declaraciones del Gobernador Locke a las que hacen referencia las Comunidades Europeas en su alegación sobre las subvenciones prohibidas, otras varias declaraciones del Gobernador obrantes en el expediente aportan antecedentes pertinentes a la introducción de los incentivos fiscales:

> "*Comunicado de prensa de la Oficina del Gobernador, 9 de junio de 2003.*
>
> El Gobernador Gary Locke ha hecho público hoy su paquete de incentivos para contribuir a que el Estado acoja el montaje final del Boeing 7E7, subrayando la enorme repercusión económica que tendría el proyecto en el Estado. El Sr. Locke enfatizó que el proyecto no sólo crearía 1.200 puestos de trabajos relacionados directamente con el montaje del 7E7, sino que también crearía cientos de miles de puestos de trabajo indirectos ...
>
> Se espera que la construcción del 7E7 y sus derivados tengan el siguiente efecto económico total en el Estado de Washington:
>
> - hasta 150.000 empleos, incluidos los generados entre los proveedores y otros efectos multiplicadores; y
>
> - hasta 540 millones de dólares en ingresos fiscales al año ...
>
> Se trata de un paquete bien considerado para responder a la forma en que Boeing llevará a cabo sus actividades económicas en Washington en el futuro ...

[3322] Estado de Washington, *House and Senate Floor Debates, HB 2294*, junio de 2003, transcripción no oficial, CE - Prueba documental 70, páginas 6-8.

[3323] Estado de Washington, *House and Senate Floor Debates, HB 2294*, junio de 2003, transcripción no oficial, CE - Prueba documental 70, página 9.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Este paquete de incentivos fiscales es decisivo para la competitividad a largo plazo y la vitalidad económica de nuestro Estado ... el equipo de Action Washington sigue desarrollando una propuesta creativa y agresiva para convencer a Boeing de que Washington es el mejor lugar para el montaje final del 7E7." [3324]
>
> "*Comunicado de prensa de la Oficina del Gobernador, 9 de junio de 2003.*
>
> Hemos presentado a Boeing un paquete muy sólido y competitivo. Ahora corresponde a Boeing adoptar la mejor opción posible para el montaje final del 7E7. ¡Y sabemos que esa decisión recaerá en Washington!
>
> ... Hemos respondido con una propuesta dinámica, innovadora y creativa que demostrará a Boeing que el Estado de Washington es el mejor lugar del mundo para construir el 7E7." [3325]

7.1575 A nuestro juicio, las Comunidades Europeas no han establecido que la concesión de las subvenciones previstas en el HB 2294 estaba "vinculada a" las exportaciones previstas.

7.1576 La posición de las Comunidades Europeas parece ser que la condición relativa a la capacidad, que exige que se emplace en el Estado de Washington un lugar con capacidad para producir al menos treinta y seis aviones supereficientes, es suficiente para establecer el "vínculo" requerido. Según las Comunidades Europeas, la condición relativa a la capacidad genera una expectativa de exportaciones. Por consiguiente, como la concesión de las subvenciones estaba supeditada al cumplimiento de la condición relativa a la capacidad, la subvención estaba "vinculada a" las exportaciones previstas. No estamos de acuerdo en que la condición relativa a la capacidad sea suficiente para establecer el "vínculo" requerido entre la concesión de la subvención y las exportaciones previstas.

7.1577 Si se examinan con generosidad las pruebas de las Comunidades Europeas, es posible concluir que el cumplimiento de la condición relativa a la capacidad generó una expectativa de exportaciones. Las Comunidades Europeas se basan en una declaración del Sr. Andrew Gordon, Jefe de Análisis e Investigación de Mercados de Airbus, para llegar a la conclusión de que el mercado de los Estados Unidos era incapaz de absorber un nivel de producción de treinta y seis aviones supereficientes al año. Las estimaciones del Sr. Gordon de la demanda anual de 787 en el mercado estadounidense varían de cuatro a treinta y tres unidades.[3326] Un rango tan amplio suscita de por sí cierta incertidumbre respecto a la solidez de las estimaciones. Además, el extremo superior del rango está próximo a la prescripción de treinta y seis aviones supereficientes de la condición relativa a la capacidad. Sin embargo, aun aceptando que la condición relativa a la capacidad pudiese generar una expectativa de exportaciones, a nuestro juicio esa condición no es suficiente para establecer el "vínculo" requerido. Ni en la legislación ni en ningún otro lugar hay, de manera explícita, un vínculo entre la condición relativa a la capacidad -de la que dependía la concesión de la subvención- y las exportaciones previstas. Sin embargo, las pruebas del Sr. Gordon aportan ciertos indicios de que puede haber tal nexo. Pese a ello, a nuestro juicio, para establecer una presunción de la existencia de ese vínculo entre la concesión de la subvención y las exportaciones previstas hacen falta más pruebas. Es posible que en realidad la condición relativa a la capacidad no se haya incluido como condición previa para la concesión de las subvenciones previstas en el HB 2294 a causa de las exportaciones

---

[3324] Comunicado de prensa, Oficina del Gobernador Gary Locke, *Gov. Gary Locke Unveils Tax Incentives Package to Help Land Boeing 7E7, Outlines Project's Significant Economic Impact on State*, 9 de junio de 2003, CE - Prueba documental 69.

[3325] Comunicado de prensa, Oficina del Gobernador Gary Locke, *Gov. Locke, Business, Labor and Government Leaders Celebrate Delivery of State's 7E7 Proposal at 'Action Washington' Rally*, 20 de junio de 2003, CE - Prueba documental 62.

[3326] Véanse los párrafos 7.1554 y 7.1555 del presente informe.

previstas. En cambio, como argumentan los Estados Unidos, la prescripción de establecer una instalación de montaje "significativa" podría haberse incluido por el interés de crear "puestos de trabajo, ingresos fiscales y actividades primarias de más alto valor" en el Estado de Washington.[3327] Por consiguiente, necesitamos más pruebas concluyentes que respalden el argumento de las Comunidades Europeas de que el HB 2294 se concedió a causa de las exportaciones previstas. Nuestro enfoque al respecto se basa en la declaración del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* según la cual "la existencia de esa 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".[3328]

7.1578 En relación con las pruebas adicionales -aparte de la condición relativa a la capacidad- que pudieran respaldar una constatación del "vínculo" requerido, atribuimos un valor probatorio relativamente bajo a la declaración del Gobernador Locke sobre su deseo de mantener en el Estado de Washington empresas que fortalezcan el comercio internacional, así como a su consiguiente y enérgico seguimiento de Boeing. Observamos que esta declaración no menciona expresamente los incentivos fiscales. Sin embargo, reconocemos que la declaración fue hecha el 29 de mayo de 2003, menos de dos semanas antes de que la Cámara y el Senado aprobasen, el 11 de junio de 2003, el HB 2294[3329], lo cual prueba en cierta medida que las subvenciones relacionadas con la fiscalidad formaban parte del "seguimiento" de Boeing a que se refiere el Gobernador. Aunque esta sea la interpretación correcta de su declaración, en nuestra opinión debe considerarse en el contexto en el que se produjo, a saber, una situación en la que un responsable público subrayaba los posibles beneficios de un programa con arreglo al cual dejarían de percibirse niveles importantes de ingresos públicos.

7.1579 Aunque la segunda declaración del Gobernador Locke sobre la misión comercial que encabezó en China es un apéndice del MSA y, por tanto, parte de la documentación oficial relacionada con el emplazamiento de la instalación de montaje del 787 en Washington y la consiguiente concesión de las subvenciones, la declaración aporta poco a favor del argumento de las Comunidades Europeas. La declaración no indica que el Gobernador Locke estuviese interesado en China por tratarse de un mercado de exportación; indica que el Gobernador estaba tratando de impulsar las ventas de Boeing, pero no que se dirigiese a mercados concretos por el hecho de que fuesen mercados de exportación. A nuestro juicio, la declaración no indica que las subvenciones se concediesen por las expectativas de exportación.

7.1580 Por último, las Comunidades Europeas señalan que sólo las empresas que producen productos que necesariamente se exportarán pueden recibir las subvenciones. Aunque, de conformidad con la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3, el hecho de que una subvención se conceda a una empresa que exporte no puede ser el único motivo para constatar una subvención supeditada a las exportaciones, es un factor que podemos considerar en combinación con otras pruebas obrantes en el expediente. Sin embargo, en nuestra opinión, una evaluación general de las pruebas lleva a la conclusión de que las Comunidades Europeas no han establecido el "vínculo" requerido entre el HB 2294 y la previsión de exportaciones por el otorgante.

[3327] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 268, párrafo 461. Los Estados Unidos argumentan que exigir que se emplace en Washington una instalación de montaje final "significativa" da al Estado cierta seguridad de que sus objetivos se están cumpliendo.

[3328] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.

[3329] Véase *HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)*, CE - Prueba documental 54; y *Governor Gary Locke Speech, World Trade Club Annual Dinner,* 29 de mayo de 2003, CE - Prueba documental 638.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1581 Las pruebas sometidas al Grupo Especial en el presente caso distan mucho del nivel de las que tuvieron ante sí el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*. En ese caso, en la documentación oficial relacionada con la concesión de la subvención se constataron dieciséis elementos fácticos que indicaban que la subvención se había concedido a causa de la expectativa de exportaciones. Las pruebas indicaban que el otorgante de las subvenciones se había basado en las expectativas de resultados de exportación de los solicitantes de las subvenciones y les había atribuido importancia. Aunque el Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II* dispuso de menos pruebas, señalamos que su decisión nunca fue apelada. Además, la decisión se tomó en un contexto en el que el Gobierno de Australia acordó con los Estados Unidos, mediante un arreglo, excluir el cuero para automóviles de los productos que podían acogerse a dos programas en virtud de los cuales el exportador en cuestión obtenía beneficios significativos de sus exportaciones.[3330] El Gobierno de Australia firmó el contrato de donación ocho días después de que se excluyese el cuero para automóviles de los dos programas preexistentes.[3331] Aunque en el informe del Grupo Especial no siempre se reflejen de manera explícita, esos antecedentes parecen haber influido en el Grupo Especial a la hora de llegar a la decisión de que los contratos de donación eran subvenciones supeditadas a las exportaciones.[3332]

7.1582 En relación con las pruebas que indican que el HB 2294 fue adoptado a causa del deseo del Estado de Washington de que el montaje del 787 se instalase en Washington y no en otro Estado, debido a los efectos positivos que ello tendría en la economía de Washington, en particular en su tasa de empleo, recordamos que el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC establece que una subvención está prohibida si está supeditada a los resultados de exportación, *como condición única o entre otras varias condiciones*. Por consiguiente, aunque una de las condiciones de la concesión de las subvenciones fuese que el montaje del 787 se hiciese en Washington para aumentar el empleo, ello no excluye la posibilidad de que haya un vínculo entre el HB 2294 y las exportaciones previstas. Sin embargo, a nuestro juicio, las claras y convincentes pruebas que indican que las subvenciones se otorgaron por el deseo del Estado de atraer el montaje del 787 a la economía de Washington para impulsar el empleo, en comparación con la escasez de pruebas que sugieren un vínculo entre la concesión de la subvención y las exportaciones previstas, refuerzan nuestra conclusión de que las Comunidades Europeas no han demostrado la argumentación que formulan al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3.

7.1583 Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que haya un "vínculo" entre la concesión de las subvenciones y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. Por consiguiente, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el HB 2294 estuviese supeditado *de facto* a los resultados de exportación por estar vinculado a las exportaciones previstas.

Concesión de una subvención vinculada de hecho a las exportaciones *reales*

7.1584 La mayoría de las aseveraciones de las Comunidades Europeas tiene por objeto establecer que la concesión de los incentivos fiscales estaba supeditada a las exportaciones *previstas*. Sin embargo, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre si las Comunidades Europeas argumentan que la concesión de las subvenciones está vinculada a las exportaciones "previstas" o "reales", las Comunidades Europeas responden lo siguiente:

[3330] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.65.

[3331] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, véanse los párrafos 2.2 y 2.5 con respecto a la fecha en que se firmó el contrato de donación y la fecha en que el cuero para automóviles dejó de estar amparado por los dos programas preexistentes.

[3332] En el párrafo 9.63 el Grupo Especial declara estar "teniendo en cuenta" que el Gobierno de Australia estaba prestando asistencia al exportador en respuesta a la exclusión del cuero para automóviles de los productos que podían acogerse a los dos programas preexistentes. Véase igualmente el párrafo 9.65, donde el Grupo Especial examina las actuaciones del Gobierno de Australia.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "{P}ara tener la certeza de haber formulado todos los argumentos necesarios, las Comunidades Europeas afirman que cada una de las medidas pertinentes otorga una subvención supeditada a la exportación *real*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación *prevista*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *o* prevista; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *y* prevista."[3333]

7.1585 En su respuesta a la misma pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas dan explicaciones sobre su argumento de que la concesión de las subvenciones está vinculada a las exportaciones "reales", si bien admiten que esas explicaciones "no agotan todos los argumentos subsidiarios recogidos" en el párrafo anterior.[3334]

7.1586 En relación con su primer argumento jurídico, las Comunidades Europeas argumentan que, si la interpretación correcta de "*actual*" ("real") es "*real*" ("real"), como hemos constatado, la subvención está vinculada a las exportaciones reales en el sentido de que es únicamente cuando tienen lugar las ventas cuando surge el derecho incondicional a la subvención.[3335] Sin embargo, por las razones expuestas en los párrafos 7.1541-7.1543 del presente informe, no aceptamos el primer argumento jurídico de las Comunidades Europeas sobre la reducción del impuesto B&O.

7.1587 En lo que se refiere a su segundo y su tercer argumentos jurídicos, las Comunidades Europeas sostienen que si "*actual or anticipated*" ("reales o previstas") significa "*real or potential*" ("reales o potenciales"), el HB 2294 está supeditado a las exportaciones previstas. Sin embargo, el HB 2294 también prevé la concesión de una subvención vinculada de hecho a las exportaciones *reales*, "ya que las reducciones del tipo del impuesto B&O están vinculadas a las ventas".[3336] Por consiguiente, su alegación relativa al vínculo con las exportaciones "reales" en relación con sus argumentos jurídicos segundo y tercero se reduce nuevamente a su argumento sobre la reducción del impuesto B&O, que no aceptamos.

7.1588 En cuanto a los argumentos presentados por las Comunidades Europeas en respuesta a la pregunta 57, no vemos ninguna base para formular una constatación de que el HB 2294 está de hecho vinculado a las exportaciones reales. Las Comunidades Europeas argumentan que sus explicaciones en respuesta a esta pregunta no agotan todos los argumentos subsidiarios que formulan (a saber, los argumentos en los que aducen que la "subvención está supeditada a la exportación *real*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación *prevista*; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *o* prevista; o, subsidiariamente, supeditada a la exportación real *y* prevista"). No obstante, en los casos en los que las Comunidades Europeas no han aportado argumentos o pruebas en apoyo de una alegación, no vemos que haya base para confirmarla.[3337] Por estas razones,

---

[3333] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 195.

[3334] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 197.

[3335] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 198.

[3336] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 200. Las Comunidades Europeas también sostienen que, si el sentido correcto de "*actual*" ("real") es "*past*" ("pasado"), sus argumentos jurídicos segundo y tercero equivalen a una alegación de que la subvención está vinculada a las exportaciones reales (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 57, párrafo 199). Sin embargo, como hemos rechazado esta interpretación de "*actual*" ("real"), no es preciso que examinemos el fondo de este argumento.

[3337] Aunque las Comunidades Europeas no formulan explícitamente este argumento para respaldar una alegación de que las subvenciones están vinculadas a las exportaciones *reales*, su único otro argumento que cabría interpretar como respaldo de una alegación de que el HB 2294 está vinculado de hecho a las exportaciones "reales" es el de que la prescripción relativa a la capacidad equivale a una prescripción de exportar (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 54, especialmente el párrafo 177). Si la prescripción relativa a la capacidad opera de hecho como una prescripción de exportar, esto podría quizá servir de prueba para respaldar la existencia de un vínculo con las exportaciones que realmente tendrán lugar, en vez de las exportaciones que está previsto que tengan lugar. Las Comunidades Europeas argumentan que si Boeing construyese una instalación con capacidad para producir 36 aviones supereficientes al año, produciría a tono con esa capacidad, lo cual exigiría exportar debido al nivel de demanda de aviones supereficientes del mercado

el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que las subvenciones estuviesen vinculadas a la exportación real.

7.1589 Por consiguiente, en relación con el primer y el segundo argumentos jurídicos de las Comunidades Europeas[3338], el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que el HB 2294 esté supeditado a los resultados de exportación.

g) Conclusión

7.1590 **Por estas razones, el Grupo Especial constata que las Comunidades Europeas no han demostrado que las medidas fiscales adoptadas en virtud del HB 2294 sean incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.**

F. LA CUESTIÓN DE SI LOS ESTADOS UNIDOS, MEDIANTE EL EMPLEO DE LAS SUBVENCIONES EN LITIGIO, CAUSAN EFECTOS DESFAVORABLES EN EL SENTIDO DEL APARTADO C) DEL ARTÍCULO 5 DEL ACUERDO SMC

1. Introducción

7.1591 Las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos, mediante el empleo de las subvenciones a Boeing, causan efectos desfavorables a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC; es decir, un "perjuicio grave" a los intereses de las Comunidades Europeas. Las Comunidades Europeas presentan dos alegaciones de perjuicio grave de las que afirman que son independientes.

7.1592 Una de las alegaciones es que las subvenciones a Boeing causan un perjuicio grave en el sentido del apartado c) del Acuerdo SMC en forma de "una contención significativa de la subida de los precios" y "una pérdida significativa de ventas", y una amenaza de tales efectos, en el mercado mundial, en el sentido del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, así como desplazamiento y obstaculización, y amenaza de ellos, en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países, en el sentido del apartado c) del artículo 5, el párrafo 3 a) del artículo 6 y

---

interno. A nuestro juicio, aunque pueda ser lógico que Boeing utilice plenamente la capacidad que haya creado, es posible concebir otras situaciones en las que eso no suceda. De hecho, el párrafo 6.1 del artículo 10 del Acuerdo Master Site incluye una cláusula que establece lo siguiente:

> "La producción y el montaje de la aeronave 7E7 por Boeing siguen criterios de mercado. El mercado de aeronaves comerciales es internacional y muy competitivo. A pesar de las grandes inversiones de Boeing y de sus esfuerzos de buena fe por hacer previsiones de mercado para la aeronave 7E7, Boeing no puede garantizar que esas operaciones comerciales se hagan realidad o se mantengan de acuerdo con lo previsto o lo deseado."

Cuando se señala a su atención esta cláusula en una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas se distancian del argumento de que la prescripción relativa a la capacidad equivale a una prescripción de exportar, y subrayan que el HB 2294 está vinculado a los resultados de exportación previstos (Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 271). Por consiguiente, si las Comunidades Europeas quisieron afirmar que la condición relativa a la capacidad es una prueba de la existencia de una vinculación con las exportaciones reales, basándose en que dicha condición equivale a una prescripción de que realmente se produzcan exportaciones, los hechos no lo confirman. Una supeditación que pueda satisfacerse sin una sola venta, y en la que la subvención resultante siga otorgándose aunque no se hagan en ningún momento ventas de exportación, no respalda la idea de que las subvenciones en litigio estén vinculadas a las exportaciones *reales*.

[3338] Tal y como se expuso en la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 56 y se resume en el párrafo 7.1490 del presente informe.

el párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC.[3339] Esta alegación de perjuicio grave será tratada en la sección 2 de esta parte del informe.

7.1593 La otra alegación es que los Estados Unidos causan un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas al violar 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"); concretamente, que los Estados Unidos han violado obligaciones convenidas respecto del sector de las LCA, establecidas en el Acuerdo de 1992.[3340] Según las Comunidades Europeas, esta supuesta violación por los Estados Unidos de las obligaciones que les correspondían en virtud del Acuerdo de 1992 constituye un perjuicio grave para el interés de las Comunidades Europeas de que se respeten las obligaciones internacionales que pactan.[3341] Esta alegación de perjuicio grave se analizará más detenidamente en la sección 3 de esta parte del informe.

2. La cuestión de si los Estados Unidos causan un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas a través de una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas, y una amenaza de tales efectos, en el mercado mundial, y desplazamiento y obstaculización, y amenaza de ellos, en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países

a) Principales argumentos de las partes y los terceros

i) Comunidades Europeas

7.1594 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones a Boeing han dado lugar a un perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC a través de "una contención significativa de la subida de los precios" y "una pérdida significativa de ventas", y la amenaza de tales efectos, en el mercado mundial, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, así como al desplazamiento y la obstaculización, y amenaza de ellos, en los mercados de los Estados Unidos y de terceros países, en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[3342]

7.1595 Las Comunidades Europeas procuran establecer su alegación de perjuicio grave haciendo referencia a acontecimientos ocurridos entre 2004 y 2006 en lo que constituye, según afirman, tres mercados de productos específicos de LCA; a saber: el mercado de las LCA de pasillo único con 100-200 asientos; el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos; y el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos.[3343] En el cuadro que sigue se indican los tres mercados de productos de LCA identificados por las Comunidades Europeas, las aeronaves de Boeing "subvencionadas" y las correspondientes aeronaves "similares" de Airbus que supuestamente

---

[3339] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1000. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las Comunidades Europeas alegaron que la utilización de las subvenciones impugnadas "causa efectos desfavorables -es decir, un daño importante o una amenaza de daño importante a la rama de producción de grandes aeronaves civiles de las Comunidades Europeas- y un perjuicio grave, incluida una amenaza de perjuicio grave, a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*"; solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS353/2, 23 de enero de 2006, página 14. Sin embargo, en sus comunicaciones al Grupo Especial, las Comunidades Europeas no presentaron argumentos ni pruebas referentes a un daño importante con arreglo al apartado a) del artículo 5, limitando por consiguiente su alegación de efectos desfavorables al perjuicio grave en virtud del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 22.

[3340] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1016.

[3341] Declaración oral de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 117.

[3342] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1000.

[3343] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1151.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

compiten en cada uno de los mercados de productos de LCA, y las formas específicas de perjuicio grave invocadas en cada uno de esos mercados.

Estructura de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre perjuicio grave en cada uno de los tres mercados de productos de **LCA**

Mercado de productos de LCA	**"Producto subvencionado" de Boeing que se invoca**	**"Producto similar" competidor de Airbus**	**Perjuicio grave invocado**
LCA de pasillo único con capacidad aproximada para 100-200 pasajeros, para corta a mediana distancia	737NG	A320	Contención significativa de la subida de los precios del A320 Pérdida significativa de ventas del A320 Desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de A320 por las Comunidades Europeas a diversos mercados de terceros países[3344] Amenaza de contención significativa de la subida de los precios respecto de los pedidos futuros de A320
LCA de fuselaje ancho con capacidad para 200-300 pasajeros, aproximadamente, y para distancias medias, largas o ultralargas	787	A330, A350 original y A350XWB-800[3345]	Contención significativa de la subida de los precios del A330, el A350 original y el A350XWB-800 Pérdida significativa de ventas del A330 y el A350 original Desplazamiento y obstaculización de la importación por las Comunidades Europeas del A330 y el A350 original en los Estados Unidos Desplazamiento y obstaculización de las exportaciones del A330 y el A350 original por las Comunidades Europeas a diversos mercados de terceros países[3346] Amenaza de contención significativa de la subida de los precios del A330, y el A350XWB-800

[3344] Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe determinar la existencia de perjuicio grave en forma de contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización sobre la base de datos referentes a los pedidos. Las Comunidades Europeas aducen, subsidiariamente, que si el Grupo Especial constata que los pedidos (y no las entregas) registrados en el período de referencia 2004-2006 no pueden servir de base para la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas, los argumentos y las pruebas que presentan demuestran una amenaza de contención significativa de la subida de los precios, una amenaza de pérdida significativa de ventas y una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones respecto de las *entregas* futuras de A320; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1552 y 1563.

[3345] La familia de LCA A350 original fue comercializada por Airbus desde diciembre de 2004 hasta 2006, pero fue sustituida por la familia A350XWB, que Airbus comenzó a comercializar en julio de 2006; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1174. Véase también el párrafo 7.1777 del presente informe.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Mercado de productos de LCA	**"Producto subvencionado" de Boeing que se invoca**	**"Producto similar" competidor de Airbus**	**Perjuicio grave invocado**
LCA de fuselaje ancho con capacidad para 300-400 pasajeros, aproximadamente, y para distancias largas o ultralargas	777	A340 y A350XWB-900/-1000	Contención significativa de la subida de los precios del A340 Pérdida significativa de ventas del A340 Desplazamiento y obstaculización significativos de las exportaciones por las Comunidades Europeas del A340 a diversos mercados de terceros países[3347] amenaza de contención significativa de la subida de los precios respecto de los pedidos futuros del A350XWB-900/-1000

7.1596 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones a Boeing dieron lugar a una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización de las exportaciones y las importaciones de LCA de Airbus a través de dos mecanismos causales.[3348] En primer lugar, se afirma que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos proporcionaron a Boeing tecnología, conocimientos, experiencias y confianza, de gran valor, en determinadas esferas tecnológicas que le permitieron investigar, diseñar, desarrollar, producir y vender el modelo 787, tecnológicamente innovador, antes de lo que le habría sido posible de otro modo. Se afirma que esta disponibilidad de una aeronave tan innovadora desde el punto de vista tecnológico como el 787, hecha posible por las subvenciones, afectó desfavorablemente a las ventas, la cuota de mercado y los precios de las LCA competidoras de Airbus en el mercados de productos de aeronaves de fuselaje ancho con 200-300 asientos. En segundo lugar, se afirma que el mayor flujo de caja resultante de todas las subvenciones en litigio en esta diferencia ha favorecido las posibilidades de Boeing de reducir los precios de sus LCA en campañas de ventas en competencia con

---

[3346] Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe determinar la existencia de perjuicio grave en forma de contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización sobre la base de datos referentes a los pedidos. Las Comunidades Europeas aducen, subsidiariamente, que si el Grupo Especial constata que los pedidos (y no las entregas) registrados en el período de referencia 2004-2006 no pueden servir de base para la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas, los argumentos y las pruebas que presentan demuestran una amenaza de contención significativa de la subida de los precios, una amenaza de pérdida significativa de ventas y una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las importaciones y exportaciones respecto de las *entregas* futuras de A330 y A350XWB-800; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1446 y 1469.

[3347] Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe determinar la existencia de perjuicio grave en forma de contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización sobre la base de datos referentes a los pedidos. Las Comunidades Europeas aducen, subsidiariamente, que si el Grupo Especial constata que los pedidos (y no las entregas) registrados en el período de referencia 2004-2006 no pueden servir de base para la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas, los argumentos y las pruebas que presentan demuestran una amenaza de contención significativa de la subida de los precios, una amenaza de pérdida significativa de ventas y una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones respecto de las *entregas* futuras de A340 y A350XWB-900/1000; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1640 y 1652.

[3348] Por ejemplo, las Comunidades Europeas afirman que esto "demuestra la relación causal de dos formas diferentes. En primer lugar, demuestra que los precios de Boeing habrían sido más elevados de no ser por las subvenciones estadounidenses en litigio. En segundo lugar, demuestra que la oferta de productos de Boeing, en particular respecto del 787 en el mercado de las LCA con 200-300 asientos, sería diferente de no ser por las subvenciones estadounidenses"; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 711.

Airbus. Se aduce que los precios inferiores de las LCA de Boeing afectaron a las ventas, la cuota de mercado y los precios de las LCA competidoras de Airbus en cada uno de los tres mercados de productos de LCA.

7.1597 Las Comunidades Europeas hacen, pues, una distinción respecto de los efectos de las subvenciones en el comportamiento comercial de Boeing entre el caso del 787 y el de los modelos 737NG y 777. Con respecto al primero, las Comunidades Europeas aducen que la naturaleza de las subvenciones que favorecieron la familia 787 de Boeing revela que esas subvenciones tienen *dos efectos principales* en el comportamiento de Boeing. Por un lado, según aducen las Comunidades Europeas, las *subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos* tuvieron lo que las Comunidades Europeas califican como "efectos tecnológicos" en cuanto "ayudaron a Boeing a desarrollar, poner en marcha y producir una LCA con 200-300 asientos tecnológicamente adelantada, con una rapidez muy superior a la que habría alcanzado por sí sola".[3349] Las Comunidades Europeas aducen que es a través de sus efectos en el desarrollo de tecnología por Boeing para el 787 que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, y el desplazamiento y la obstaculización sufridos por Airbus en el mercados de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos.[3350]

7.1598 Por otro lado, las Comunidades Europeas alegan que *la totalidad de las subvenciones* tienen lo que las Comunidades Europeas califican como "efectos en los precios", en cuanto han permitido a Boeing cobrar precios inferiores por sus LCA y captar una mayor cuota de mercado a expensas de Airbus.[3351] Las Comunidades Europeas aducen que es a través de sus efectos en *los precios de Boeing* para sus familias de LCA 737NG, 777 y 787 que la totalidad de las subvenciones causa una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y el desplazamiento y la obstaculización sufridos por Airbus en los mercados de productos de LCA de pasillo único con 100-200 asientos, de fuselaje ancho con 300-400 asientos, y de fuselaje ancho con 200-300 asientos, respectivamente.

7.1599 Se expondrán a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de: i) los efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787; y ii) los efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing en la fijación de precios respecto del 737NG, el 777 y el 787.

Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787

7.1600 Las Comunidades Europeas señalan como "apoyo a la investigación y desarrollo aeronáuticos prestado por la NASA, el DOD y el DOC" el apoyo a la investigación y desarrollo aeronáuticos prestado por dichos organismos gubernamentales de los Estados Unidos a través de programas específicos de investigación y desarrollo. Los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos financiados por la NASA son los siguientes: el Programa sobre tecnología avanzada de materiales

[3349] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1343. Véase también, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1335 y 1345.

[3350] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1334, 1341 y 1376 ("en síntesis, la naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos para el 787, en cuanto a su estructura, diseño y funcionamiento, contribuye a revelar que ha tenido los siguientes efectos: 1) acelerar el desarrollo, la puesta en marcha, la producción y la entrega futura por Boeing de una familia de LCA con 200-300 asientos tecnológicamente adelantada; y 2) permitir a Boeing reducir considerablemente sus precios de venta de las LCA de la familia 787. A su vez, estos efectos causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, desplazamiento y obstaculización, y amenaza de tales efectos, en el mercado de las LCA de la familia 787 y las competidoras de Airbus".).

[3351] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1229.

compuestos (ACT), el Programa de investigación sobre alta velocidad (HSR); el Programa sobre tecnología subsónica avanzada (AST); el Programa sobre informática y comunicaciones de alto rendimiento (HPCC); el Programa sobre seguridad de la aviación; el Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas (QAT); el Programa sobre sistemas de aeronaves; y el Programa básico sobre investigaciones y tecnología (R&T Básico).[3352] El programa de investigación y desarrollo aeronáuticos financiado por el DOD es el Programa de investigación, desarrollo, prueba y evaluación (RDT&E).[3353] El programa financiado por el DOC es el Programa de tecnología avanzada (ATP).[3354]

7.1601 Según las Comunidades Europeas, las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, "principalmente a través de la NASA y el DOD", dieron lugar a cuatro efectos en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos: i) aceleraron el desarrollo por Boeing de tecnologías nuevas y avanzadas de las LCA, así como de los procedimientos de diseño y fabricación, permitiendo con ello que Boeing introdujera el 787 en el mercado mucho antes de cuando podría haberlo hecho por sí sola[3355]; ii) limitaron y retrasaron el acceso de Airbus a tecnologías innovadoras de investigación y desarrollo; iii) acentuaron la posibilidad de comercialización del 787; y iv) hicieron posible una rápida aceleración de las entregas del 787.[3356] Las Comunidades Europeas han procurado demostrar que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos facilitaron a Boeing *tecnologías utilizables* en esferas tecnológicas fundamentales, así como *conocimientos, experiencia* y *confianza* para el desarrollo de técnicas y procedimientos comerciales exitosos.[3357] Las Comunidades Europeas agrupan estas tecnologías fundamentales en seis esferas tecnológicas, la más importante de las cuales es la de los materiales compuestos, en especial el diseño, el desarrollo y la fabricación del fuselaje y las alas del 787 hechos de esos materiales.[3358]

7.1602 Las Comunidades Europeas alegan que la NASA, a través de sus Programas ACT, AST y R&T Básico, proporcionó financiación y apoyo a Boeing mediante varios contratos y acuerdos de investigación y desarrollo referentes a la investigación sobre materiales compuestos.[3359] Además, las

---

[3352] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1257.
[3353] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1257.
[3354] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1257.
[3355] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1345.
[3356] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1350-1358.
[3357] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1352. Según las Comunidades Europeas, los conocimientos, la experiencia y la confianza que obtuvo Boeing mediante su participación en los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos apoyados por el Gobierno de los Estados Unidos le permitieron acelerar el desarrollo, la producción y la entrega del 787 y "se encuentran en realidad en la médula de la relación causal entre las subvenciones estadounidenses a la investigación y desarrollo y el 787"; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1356; y anexo C, párrafo 8.
[3358] Las otras cinco esferas tecnológicas son las siguientes: la arquitectura más eléctrica; la arquitectura de sistemas abiertos; el diseño aerodinámico y estructural mejorado; las tecnologías de reducción del ruido; y los sistemas de diagnóstico del estado de los componentes; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1350 y 1351.
[3359] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 26. *NASA Contract NAS1-18862 with McDonnell Douglas Corporation regarding Innovative Composite Aircraft Primary Structures (ICAPS)*, 31 de marzo de 1989, CE - Prueba documental 331; *NASA Contract NAS1-18889 with Boeing Commercial Airplanes regarding Research and Development in Advance Technology Composite Aircraft Structures*, 12 de mayo de 1989, CE - Prueba documental 329; *NASA Contract NAS1-18954 with Boeing Aerospace regarding Advanced Composite Fabrication and Testing*, 29 de agosto de 1989, CE - Prueba documental 798; *NASA Contract NAS1-19349 with Boeing Commercial Airplanes regarding Structures and Materials Technology for Aircraft Composite Primary Structures*, 30 de septiembre de 1991, CE - Prueba documental 799; *NASA Contract NAS1-20546 with McDonnell Douglas regarding Technology Verification of Composite Primary Wing Structures for Commercial Transport Aircraft*, 18 de septiembre de 1995, CE - Prueba documental 324; *NASA Contract NAS1-20553 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Technology Verification of Composite Primary Fuselage Structures for Commercial Transport Aircraft*, 25 de septiembre

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Comunidades Europeas sostienen que Boeing extrajo enseñanzas sobre la tecnología de los materiales compuestos que eran de interés para los fuselajes de materiales compuestos del 787 mediante su participación en diversos proyectos de los programas de RDT&E del DOD, como la Iniciativa de reducción del costo de la tecnología de fabricación de materiales compuestos, el Programa sobre tecnología de fabricación mediante revestimiento multicintas avanzado, el Programa de fabricación con fibras a alta velocidad, el Programa de demostración sobre el fuselaje trasero V-22 y el Programa de desarrollo del prototipo de avión de caza de la Fuerza conjunta.[3360] Según las Comunidades Europeas, "*{d}e no ser por* estos programas de investigación y desarrollo del Gobierno de los Estados Unidos sobre los materiales compuestos, Boeing no podría hoy efectuar la construcción ni prometer la entrega de aeronaves 787 tan adelantadas. Tampoco los clientes estarían tan dispuestos a comprarlas".[3361]

7.1603 Con respecto a otras esferas tecnológicas, las Comunidades Europeas alegan que Boeing y McDonnell Douglas colaboraron con la NASA a través del Programa AST, y con el DOD a través de diversos Programas de RDT&E, en el desarrollo de sistemas más eléctricos para el 787.[3362] Las Comunidades Europeas aducen que la arquitectura de sistemas abiertos del 787 aprovechó probablemente conocimientos y experiencias adquiridos por McDonnell Douglas mediante un contrato de investigación y desarrollo correspondiente al Programa de reinversión tecnológica del Programa RDT&E del DOD, así como de investigaciones de doble uso realizadas por Boeing mediante un programa relativo al avión de caza de la fuerza conjunta.[3363] Las Comunidades Europeas aducen que, a través de contratos correspondientes al Programa HPCC (proyecto CAS), el Programa AST (proyecto IWD), el Programa HSR y el Programa R&T Básico, así como investigaciones de doble uso llevadas a cabo a través del Programa F-22 del DOD, el Programa de demostración del avión de caza de la Fuerza conjunta y el Programa C-17, Boeing desarrolló conocimientos y experiencias relacionados con diversas tecnologías, instrumentos y conceptos que aprovechó para mejorar la aerodinámica y el diseño estructural del 787.[3364] Según las Comunidades Europeas, el desarrollo por Boeing de tecnologías de reducción del ruido utilizadas en el 787 se aceleró gracias a conocimientos, experiencias y la confianza que Boeing adquirió a través de los Programas AST, QAT y el Programa sobre sistemas de aeronaves de la NASA, y a la colaboración con la NASA en el marco de dos Programas de demostración de aviones de prueba de tecnología silenciosa en que se ensayaron técnicas de reducción del ruido desarrolladas en los Programas AST y QAT y el Programa sobre sistemas de aeronaves.[3365] Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos generaron y aceleraron el desarrollo y la aplicación de sistemas de diagnóstico del estado de los componentes, permitiendo a Boeing controlar mejor el estado de diversas partes del 787, a la vez que reducir sus gastos de mantenimiento, y permitiendo un mejor servicio de mantenimiento.[3366]

---

de 1995, CE - Prueba documental 334; *NASA Contract NAS1-99070 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles*, 25 de enero de 1999, CE - Prueba documental 800.

[3360] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 46. Las Comunidades Europeas también alegan que Boeing adquirió experiencia y confianza sustanciales gracias a la utilización de la tecnología ATL para la fabricación de paneles de revestimiento del ala a raíz de la financiación del DOD en el marco de los programas F-22, A-6 y B-2; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 59.

[3361] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 22.

[3362] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 69.

[3363] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 78.

[3364] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 83-99.

[3365] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 100, 103 y 104.

[3366] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1350. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 110-121.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1604 Las Comunidades Europeas aducen que los conocimientos y la experiencia que adquirió Boeing (y también McDonnell Douglas) a través de su trabajo en virtud de contratos y acuerdos de la NASA y del DOD proporcionaron a Boeing (y a McDonnell Douglas) una sólida base de tecnologías tangibles, así como conocimientos, experiencia y confianza, que Boeing pudo seguir desarrollando a fin de obtener una combinación óptima de tecnología para el 787.[3367] Según las Comunidades Europeas, incluso en los casos en que las tecnologías aplicadas al 787 no eran las mismas que se estudiaron en los contratos y acuerdos con la NASA y el DOD, los conocimientos, la experiencia y la confianza que Boeing extrajo de su labor con ellos le proporcionaron la perspectiva necesaria para evaluar la validez de diferentes diseños y soluciones de fabricación y montaje, y en definitiva le permitieron llegar al diseño del 787.[3368] En este sentido, las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debería evaluar el efecto global y acumulado de la participación de Boeing en programas de la NASA y el DOD que, según las Comunidades Europeas, Boeing logró potenciar en sus propias actividades de investigación y desarrollo.[3369]

Efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing respecto de la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787

7.1605 En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas indican 11 categorías de subvenciones que, según aducen, afectaron al comportamiento de Boeing en la fijación de precios. Esas categorías son las siguientes: i) reducciones del impuesto B&O proporcionadas por el Estado de Washington y la ciudad de Everett; ii) exención de derechos de aterrizaje para los LCF 747; iii) exenciones y exclusiones del impuesto federal EVE/IET; iv) ventajas fiscales y otros incentivos otorgados por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado; v) ventajas fiscales y pagos de intereses sobre bonos concedidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado; vi) reembolsos, ventajas fiscales y donaciones del Estado de Illinois y municipios de dicho Estado; vii) medidas de apoyo a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, el DOD y el DOC; viii) renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual otorgadas por la NASA y el DOD; ix) reembolsos de pagos por IR&D y B&P efectuados por la NASA y el DOD; x) instalaciones, equipos y empleados proporcionados por la NASA y el DOD; y xi) subsidios para la capacitación de personal proporcionados por el DOL.[3370]

7.1606 Las Comunidades Europeas estiman que el monto total de las subvenciones de las categorías precedentes que beneficiaron a la división de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 es de 19.100 millones de dólares. Además, las Comunidades Europeas estiman que Boeing habrá de recibir subvenciones por un valor aproximado de 4.600 millones de dólares entre 2007 y 2024.[3371]

[3367] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 8.

[3368] Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 76.

[3369] Declaración de Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke y Dominik Wacht, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafos 23 y 27; y declaración de Tim Sommer y Dominik Wacht, CE - Prueba documental 1336 (ICC), párrafo 27.

[3370] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1233-1278.

[3371] Esta cifra comprende las estimaciones del valor futuro de las siguientes categorías de subvenciones: i) reducciones de los tipos del impuesto B&O establecidas por el Estado de Washington y la ciudad de Everett; ii) exención del pago de derechos de aterrizaje para los LCF 747; iii) ventajas fiscales y otros incentivos otorgados por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado; iv) ventajas fiscales y pagos de intereses sobre bonos concedidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado; v) reembolsos, ventajas fiscales y donaciones del Estado de Illinois y municipios de dicho Estado; vi) renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual otorgadas por la NASA y el DOD; y vii) donaciones del DOL para formación de trabajadores; *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17, página 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1607 Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe examinar los efectos acumulativos de la totalidad de las subvenciones.[3372] Según las Comunidades Europeas, todas las subvenciones tienen un nexo importante con los efectos en los precios de que se trata, en el sentido de que todas las subvenciones tienen el efecto de liberar efectivo que Boeing puede utilizar para reducir los precios de sus aeronaves, y en consecuencia resulta apropiado efectuar la agregación de todas las subvenciones a los efectos de evaluar sus efectos en los precios.[3373] Sin embargo, las Comunidades Europeas también han agrupado las categorías de subvenciones reseñadas antes en dos categorías generales a los fines del análisis de sus efectos en los precios de Boeing.

7.1608 La primera categoría general consiste en subvenciones que, según alegan las Comunidades Europeas, tienen el efecto de reducir los costos unitarios marginales de producción de Boeing y el precio de venta de cada LCA.[3374] Las Comunidades Europeas afirman que las subvenciones de esta categoría funcionan reduciendo los impuestos y derechos pagados por Boeing respecto de la producción y venta de sus LCA, y que la obtención de esas subvenciones está esencialmente supeditada a la producción y venta de cada LCA.[3375]

7.1609 La segunda categoría general está formada por subvenciones que, según aducen las Comunidades Europeas, funcionan incrementando el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing.[3376] Las Comunidades Europeas señalan que las subvenciones de esta categoría no están vinculadas con la producción de determinadas familias de LCA de Boeing, ni a la producción ni la venta de cada LCA.[3377] Las Comunidades Europeas aducen que estas subvenciones son "fungibles", por lo que corresponde tratarlas como un equivalente funcional de un aumento del flujo de caja de que dispone la división de LCA de Boeing.[3378] Las subvenciones comprendidas en esta categoría representan aproximadamente 16.900 millones de dólares del total de 19.100 millones de las subvenciones que, según alegan las Comunidades Europeas, recibió Boeing entre 1989 y 2006.

[3372] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1070-1073.

[3373] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 669 y 671.

[3374] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1233. Las subvenciones que supuestamente funcionan de este modo son reducciones de impuestos B&O del Estado de Washington y la ciudad de Everett, las exenciones de derechos de aterrizaje para los LCF 747 del condado de Snohomish, y las exenciones/exclusiones de impuestos federales EVE/IET; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1306.

[3375] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1234.

[3376] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1244-1278. Las supuestas subvenciones comprendidas en esta categoría son las siguientes: i) el apoyo y la financiación a la investigación y desarrollo aeronáuticos prestados por la NASA, el DOD y el DOC; ii) las renuncias/transferencias de derechos de propiedad intelectual efectuadas por la NASA y el DOD; iii) los reembolsos de pagos por IR&D y B&P efectuados por la NASA y el DOD; iv) las instalaciones, equipos y empleados suministrados por la NASA y el DOD; v) las demás ventajas fiscales y otros incentivos proporcionados por el Estado de Washington y municipios de dicho Estado; vi) las ventajas fiscales y pagos de intereses por bonos del Estado de Kansas y municipios de dicho Estado; vii) los reembolsos, ventajas fiscales y subsidios otorgados por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado; y viii) donaciones del DOL para formación de trabajadores; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 244.

[3377] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1279. Las Comunidades Europeas explican, sin embargo, que algunas de las subvenciones comprendidas en esta segunda categoría general, como los "subsidios para investigación y desarrollo otorgados mediante del Programa ACT de la NASA", "se relacionan específicamente, en todo o en parte, con el desarrollo y la producción de LCA de la familia 787"; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1277; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 702. Las cuantías de estas subvenciones se asignan al 787 en el cálculo de la "magnitud" de las subvenciones por cada aeronave efectuado por ITR; *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, cuadro 7.

[3378] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1279.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1610 El argumento fundamental de las Comunidades Europeas es que, a pesar de que la mayor parte de las subvenciones en litigio en esta diferencia no se relacionan directamente con la producción de LCA por Boeing, la obtención por Boeing de subvenciones de la magnitud que se alega en esta diferencia, a la luz de los incentivos estratégicos que resultan de la particular estructura del mercado de las LCA y de la situación financiera de Boeing, hacen razonable deducir que las subvenciones efectivamente afectan al comportamiento de Boeing en la fijación de precios de las LCA.[3379] Las Comunidades Europeas aducen que la combinación de "factores relativos al mercado de las LCA y la dinámica de la producción" respalda una constatación de que las subvenciones a Boeing, aunque no tuvieran por objetivo explícito reducir el costo de producción de determinados modelos de LCA, causaron sin embargo efectos desfavorables a los intereses de las Comunidades Europeas porque permitieron a Boeing comercializar sus LCA a precios inferiores a los que le habrían sido posibles de otro modo.[3380] Las Comunidades Europeas sostienen que, en "las condiciones normales de competencia -como las de intensa competencia en duopolio que existen en los mercados de LCA- las subvenciones no relacionadas con los precios o no supeditadas a la producción *pueden* dar la posibilidad de causar efectos desfavorables"[3381] y que "ciertas subvenciones vinculadas pueden tener efectos análogos a determinadas subvenciones otorgadas sin restricciones, según el contexto de la respectiva subvención; es decir, su naturaleza específica y su magnitud, así como la situación del beneficiario".[3382]

7.1611 Las Comunidades Europeas han presentado diversas formulaciones de su marco analítico para la evaluación de los efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing en la fijación de precios. Casi todas esas formulaciones hacen referencia a los mismos factores fundamentales, que son los siguientes: i) la naturaleza de las subvenciones, en cuanto a su estructura, diseño y funcionamiento; ii) un modelo económico desarrollado por el Profesor Luís Cabral acerca de los efectos de lo que denomina "subvenciones para desarrollo", destinado a cuantificar la medida en que Boeing logró reducir los precios de sus LCA entre 2004 y 2006; iii) las cuantías y la "magnitud" de las subvenciones; iv) las condiciones de competencia en los mercados de LCA; v) la situación financiera, o "viabilidad económica", de la división de LCA de Boeing sin esa cuantía de subvenciones; y vi) determinadas campañas de ventas de LCA en cada uno de los tres mercados de productos de LCA, que según se aduce demuestran la existencia del perjuicio grave en los precios y las ventas de Airbus.

7.1612 En cuanto a la naturaleza de las subvenciones en litigio, las Comunidades Europeas aducen que el grado en que determinadas subvenciones permiten a Boeing reducir los precios de sus LCA depende de la forma en que funciona la subvención en sentido económico. Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones que funcionan reduciendo los costos unitarios marginales de Boeing tienen un efecto en los precios de sus LCA que guarda proporción con su cuantía.[3383] En otras

[3379] Por ejemplo, las Comunidades Europeas aducen lo siguiente: "{L}a naturaleza de las subvenciones, combinada con su cuantía y a la luz de las condiciones de competencia en los mercados de LCA, causa efectos desfavorables"; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 786; "el hecho de que Boeing dispusiera de subvenciones de tal magnitud para reducir los precios de sus LCA en campañas competitivas contra Airbus, combinado con la naturaleza de esas subvenciones, la posibilidad y los incentivos que Boeing tenía para utilizarlas, así como otras pruebas, ... respaldan la conclusión de que causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento u obstaculización de cuota de mercado"; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 305.

[3380] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1303.

[3381] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 107.

[3382] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 435.

[3383] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1306. Según las Comunidades Europeas, respaldan esta conclusión la bibliografía económica corriente, que indica que las subvenciones que reducen los costos registran una transferencia del 100 por ciento en los mercados competitivos, así como otras pruebas referentes a los efectos que tienen en los precios de Boeing las

palabras, las Comunidades Europeas aducen que, por cada dólar adicional de tales subvenciones, Boeing logra reducir los precios de sus LCA en un dólar equivalente.

7.1613 Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones que actúan incrementando el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación, a su vez, aunque no estén relacionadas directamente con la producción ni la venta de determinadas aeronaves, también tienen gran influencia en las decisiones de Boeing sobre fijación de precios e inversiones.[3384] En apoyo de esta aseveración, las Comunidades Europeas se remiten al análisis económico del Profesor Cabral sobre los efectos de las "subvenciones para desarrollo" en la fijación por Boeing de los precios de sus LCA.[3385] El Profesor Cabral plantea que las subvenciones no vinculadas directamente con el volumen de la producción ni de las ventas son esencialmente intercambiables con el dinero efectivo y Boeing las utiliza con los siguientes fines: i) la distribución a sus accionistas; ii) la inversión en el desarrollo de nuevas aeronaves; y iii) la "inversión" en la captación de una mayor cuota de mercado y el desplazamiento por la curva de aprendizaje mediante una política de precios "agresiva" para los nuevos modelos de LCA y los ya existentes.[3386] El Profesor Cabral elabora un modelo económico que procura *cuantificar* la proporción de la cuantía de las subvenciones no vinculadas que Boeing destina a inversiones adicionales (a través de precios inferiores de sus aeronaves y mayor actividad de investigación y desarrollo) en lugar de destinarlas al pago de dividendos a sus accionistas.[3387] Sobre la base de esta distribución, el Profesor Cabral calcula, para los años 2004 a 2006, el valor anual total de las reducciones de precios de las LCA que hicieron posibles las subvenciones recibidas supuestamente por valor de 19.100 millones de dólares entre 1989 y 2006. El Profesor Cabral calcula también esas reducciones de precios anuales para cada modelo de LCA de Boeing durante el período 2004-2006. En su opinión, el total de 19.100 millones de dólares en subvenciones supuestamente recibidas por Boeing entre 1989 y 2006 se traduce en los siguientes "efectos en los precios", o reducciones de precios por modelo de aeronave de Boeing entre 2004 y 2006[3388]:

---

subvenciones EVE/IET y las disminuciones de costos resultantes de mejoras de la productividad; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1307 y 1308; Steven Landsburg, *Price Theory and its Applications*, South-Western College Publishing, Cincinnati, Ohio, CE - Prueba documental 725; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 289, párrafos 612-625.

[3384] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1309.

[3385] El Profesor Cabral describe las "subvenciones para desarrollo" como subvenciones que no están directamente vinculadas con el volumen de la producción ni de las ventas; Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 2 y 3.

[3386] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 29 y 31; véase también la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1313.

[3387] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1321. Según el Profesor Cabral, Boeing distribuye cada dólar adicional de subvenciones no vinculadas de la siguiente forma: 15 centavos para dividendos a los accionistas; 59 centavos para una "fijación de precios agresiva" de nuevas LCA y ventas a nuevos compradores de LCA nuevas o ya existentes; y 26 centavos para acrecentar las actividades de investigación y desarrollo.

[3388] Las Comunidades Europeas emplean la expresión "efectos en los precios" en general refiriéndose a la medida en que Boeing ha logrado reducir los precios de sus LCA gracias a las subvenciones. Por ejemplo, véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1306, donde las Comunidades Europeas afirman que las subvenciones que reducen directamente los costos unitarios marginales de las LCA de Boeing "tienen un efecto en los precios que guarda proporción con su cuantía …. {C}ada dólar de esas subvenciones tiene el efecto de reducir, exactamente en 1 dólar, el precio de las LCA de Boeing". Sin embargo, las Comunidades Europeas también emplean la expresión en un sentido más estrecho, refiriéndose a la cuantificación efectuada por el Profesor Cabral de las subvenciones empleadas directa e inmediatamente por Boeing para una "fijación de precios agresiva" de sus LCA, sobre la base de su análisis en que considera que todas las subvenciones no vinculadas con la producción de mayor cantidad de LCA es intercambiable con dinero efectivo (es decir, equivale para Boeing a un incremento de su efectivo no destinado a la explotación), y

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Modelo de aeronave	"Efectos en los precios" por unidad de aeronave (en miles de $)		
	2004	**2005**	**2006**
Familia 737	1.009	879	949
Familia 767	1.443	1.248	1.354
Familia 787	1.539	1.332	1.445
Familia 777	2.324	2.010	2.169

7.1614 Las Comunidades Europeas también aducen que las subvenciones, además de reducir los costos unitarios marginales de Boeing en la producción y venta de más LCA, o incrementar su flujo de caja no relacionado con la explotación, también están "estructuradas" y "diseñadas" con el objetivo de acentuar la competitividad de Boeing frente a Airbus, o acrecentar la cuota de mercado de Boeing a expensas de Airbus.[3389]

7.1615 En cuanto a la cuantía y la "magnitud" de las subvenciones, las Comunidades Europeas calculan que los 19.100 millones de dólares supuestamente recibidos por la división de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 se traducen en subvenciones de una "magnitud" de 5.100 millones de dólares en el período comprendido entre 2004 y 2006.[3390] Además, las Comunidades Europeas calculan que en el período comprendido entre 2004 y 2006, "la división de LCA de Boeing disfrutó, gracias a las subvenciones estadounidenses, de beneficios por un valor anual medio de 1.700 millones de dólares", que según sostienen las Comunidades Europeas se traducen en un promedio de 2,4 millones de dólares por cada 737NG, 4,6 millones de dólares por cada 787 y 5,5 millones de dólares por cada 777 vendido durante ese período.[3391] Las Comunidades Europeas aducen que "el volumen de estas subvenciones, por sí solo, indica que provocan un cambio del comportamiento comercial de Boeing en los mercados de LCA".[3392] Sin embargo, las Comunidades Europeas también aducen que para apreciar debidamente la importancia de la "magnitud" de las subvenciones, el Grupo

---

en supuestos acerca de la estrategia de inversión óptima para una empresa como Boeing en vista de las particularidades del mercado de las LCA (curva de aprendizaje, costos por cambio de proveedor, etc.). Por ejemplo, véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1332, y los gráficos 22 y 23 (que equivalen a los cálculos del Profesor Cabral sobre los "efectos en los precios", de los cuadros 7 y 8 de la Prueba documental 4 presentada por las CE).

[3389] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1066, 1227, 1238, 1240, 1243, 1247, 1249, 1251, 1260-1266, 1272, 1274 y 1276.

[3390] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1288. Las Comunidades Europeas también calculan la "magnitud" de las subvenciones a la división de LCA de Boeing en el período 2000-2003, que según sostienen las Comunidades Europeas no expresan cabalmente el grado de subvención pero demuestran, a pesar de ello, que Boeing estuvo fuertemente subvencionada en el pasado y que las distorsiones de los mercados de LCA resultantes de las subvenciones a Boeing fueron persistentes incluso antes de 2004; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1289 y gráfico 17. El Grupo Especial observa que el significado corriente de la expresión "magnitud" (y el significado de esa expresión según ha sido empleada por grupos especiales y por el Órgano de Apelación) es más amplio que el sentido especializado en que las Comunidades Europeas la utilizan (explicado en el párrafo 7.1616 del presente informe). Se entiende en general que la "magnitud" de algo se refiere a su volumen, extensión, grado, cantidad numérica o valor. Las Comunidades Europeas parecen utilizar algunas veces el término "magnitud" también en su sentido corriente: por ejemplo, en sus observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 356.

[3391] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 142, donde se hace referencia a International Trade Resources LLC, *Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, párrafo 2.

[3392] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 142.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Especial debe tomar en consideración las cifras de la "magnitud" en relación con las condiciones de competencia en los mercados de LCA, teniendo en cuenta todos los pedidos de LCA correspondientes a todas las campañas de ventas de esas aeronaves, y también considerando únicamente las campañas de ventas "competitivas".[3393]

7.1616 La "magnitud" de las subvenciones por unidad de LCA a que hacen referencia las Comunidades Europeas está basada principalmente en la cuantía total de las subvenciones que las Comunidades Europeas alegan que recibió la división de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 (19.100 millones de dólares): i) *distribuida en el tiempo* (con el añadido de un "beneficio de oportunidad" correspondiente al valor temporal de los fondos para Boeing); y ii) *distribuida entre los diversos modelos de LCA de Boeing* (sobre la base de la cantidad de aeronaves encargadas durante el período de la distribución). En otras palabras, el cálculo de la "magnitud" de las subvenciones anuales efectuado por las Comunidades Europeas significa que los 19.100 millones de dólares de la "cuantía" total de las subvenciones que según alegan recibió la división de LCA de Boeing desde 1989 hasta 2006 se distribuyen en el período 2004-2006 y entre las tres LCA subvencionadas de Boeing a que se refiere esta diferencia.[3394] Además, como se explicó en los párrafos 7.155-7.157, las Comunidades Europeas incluyeron en su cálculo de la "magnitud" anual de las subvenciones entre 2004 y 2006 las cuantías de subvenciones recurrentes que estimaron que Boeing habría de recibir entre 2007 y 2009. Los cálculos se llevaron a cabo por International Trade Resources LLC (ITR), consultores económicos de las Comunidades Europeas.[3395] Éstas afirman que el método utilizado por ITR para calcular la "magnitud" de las subvenciones en el período de 2004-2006 está basado en un principio de distribución empleado para la fijación de derechos compensatorios por las autoridades investigadoras de los Estados Unidos y de las Comunidades Europeas para distribuir la cuantía total de las subvenciones entre los productos importados sobre la base del criterio *ad valorem*.[3396]

7.1617 Se presentan a continuación los cálculos de la "magnitud" de las subvenciones y los respectivos índices de subvención efectuados por ITR para las diversas versiones de aeronaves 737NG, 787 y 777 sobre la base de la totalidad de los pedidos (es decir, los de ventas competitivas y no competitivas):

[3393] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1298. Las Comunidades Europeas definen una campaña de ventas "competitiva" como aquella en que participan activamente tanto Airbus como Boeing y en que Airbus presentó un [***]; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1222. Christian Scherer, de Airbus, llevó a cabo un estudio de todos los pedidos de Airbus y Boeing durante el período 2000-2006 clasificándolos como pedidos resultantes de campañas competitivas y no competitivas; véase Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), anexos I y II. La identificación de las campañas de ventas "competitivas" efectuada por las Comunidades Europeas se basa en el estudio de Scherer.

[3394] Los programas de subvenciones en litigio y las correspondientes "cuantías" (es decir, el beneficio anual obtenido por la división de LCA de Boeing) que representan esos programas se exponen en un cuadro preparado por las Comunidades Europeas: *Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division*, CE - Prueba documental 17. Las Comunidades Europeas también han presentado una Prueba documental (CE - Prueba documental 1296) en que se resumen las diversas formas en que calculan la "cuantía" de cada una de las subvenciones en litigio enumeradas en la Prueba documental 17 presentada por las CE. El método empleado para calcular la "cuantía" del beneficio obtenido por la división de LCA de Boeing varía según el tipo de subvención.

[3395] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13. ITR calcula las siguientes "magnitudes" de la subvención en 2004, 2005 y 2006, respectivamente: para el 737NG: 2,38, 2,26 y 2,45 millones de dólares por avión; para el 787: 4,51, 4,47 y 4,72 millones de dólares por avión; y para el 777: 5,56, 5,27 y 5,54 millones de dólares por avión. Véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1295.

[3396] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 275, párrafo 506; y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 387 y 388, párrafo 309.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Magnitud de las subvenciones por unidad de LCA 737NG e índices de subvención (todos los pedidos)[3397]

	737-600		737-700		737-800		737-900	
Año	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**
2004	n/a	n/a	$ 2.028.144	5,83%	$ 2.607.614	6,27%	$ 2.784.674	6,33%
2005	n/a	n/a	$ 1.908.956	6,06%	$ 2.454.372	6,50%	$ 2.621.027	6,55%
2006	$ 1.812.672	6,54%	$ 2.076.333	6,48%	$ 2.669.571	6,97%	$ 2.850.838	6,97%
Promedio	$ 1.812.672	6,54%	$ 2.004.478	6,11%	$ 2.577.186	6,57%	$ 2.752.180	6,61%

Magnitud de las subvenciones por unidad de LCA 787 e índices de subvención (todos los pedidos)[3398]

	787-3		787-8		787-9	
	Magnitud por unidad de LCA	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**
2004	4.453.362	5,44%	4.453.362	4,99%	5.292.112	5,61%
2005	4.408.130	5,90%	4.408.130	5,41%	5.238.361	5,34%
2006	4.661.172	6,10%	4.661.172	5,62%	5.539.061	5,56%
Promedio	4.507.555	5,81%	4.507.555	5,33%	5.356.511	5,50%

Magnitud de las subvenciones por unidad de LCA 777 e índices de subvención (todos los pedidos)[3399]

	777-200ER/-200LR		777-300/-300ER	
	Magnitud por unidad de LCA	**Índice**	**Magnitud por unidad de LCA**	**Índice**
2004	$ 4.904.773	3,95%	$ 5.996.553	4,32%
2005	$ 4.652.768	4,14%	$ 5.688.434	4,52%
2006	$ 5.120.987	4,48%	$ 6.260.875	4,86%
Promedio	$ 4.892.843	4,18%	$ 5.981.947	4,56%

[3397] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1486, gráfico 42; *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, párrafo 2, cuadros 11 y 12, CE - Prueba documental 13. Los índices de subvención están basados en el precio unitario por familia de aeronaves, por año, extraído por ITR.

[3398] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1378, gráfico 26; *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, párrafo 2, cuadros 11 y 12, CE - Prueba documental 13. No se asignan índices de subvención en los años en que no hubo pedidos de determinado modelo. Los índices de subvención están basados en el precio unitario por familia de aeronaves, por año, extraído por ITR. Se supone que la capacidad del 787-3 en número de asientos es igual a la del 787-8.

[3399] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1584, gráfico 57; *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, párrafo 2, cuadros 11 y 12, CE - Prueba documental 13. Los índices de subvención están basados en el precio unitario por familia de aeronaves, por año, extraído por ITR.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1618 Las Comunidades Europeas aducen que la "magnitud" de las subvenciones que favorecieron a las familias de LCA 737NG, 787 y 777 son de volumen suficiente para haber afectado desfavorablemente a las respectivas LCA de Airbus en esos mercados. Las Comunidades Europeas presentan diagramas que, según afirman, exponen análisis "hipotéticos" de los precios del A320, el A330 y el A340 sin las subvenciones al 737NG, el 787 y el 777, respectivamente, en el supuesto de que Boeing hubiera utilizado la totalidad del beneficio de sus subvenciones para reducir en cuantía idéntica el precio de todas las aeronaves pedidas.[3400] Las Comunidades Europeas aducen que al incorporar el factor de la "magnitud" de las subvenciones que benefician al 737NG, al 787 y al 777 (ya sea considerando la totalidad de los pedidos o únicamente los pedidos resultantes de "campañas de ventas competitivas") se pone de manifiesto el grado en que la plena utilización de esas subvenciones tiene posibilidades de causar una contención significativa de la subida de los precios de la LCA competidoras de Airbus.[3401] Las Comunidades Europeas presentan exposiciones "hipotéticas" similares sobre la "magnitud" de las subvenciones respecto del [***] de Airbus para el A320, el A340 y el A330.[3402]

Precios de la familia de aeronaves A320 y sus precios hipotéticos incluyendo el índice de subvención de los Estados Unidos para todos los pedidos de 737NG[3403]

[***]

Precios de las LCA de la familia A330, por asiento y en dólares constantes, en comparación con la magnitud de las subvenciones al 787 (totalidad de los pedidos, 2004-2006)[3404]

[***]

Precios de la familia de aeronaves A340 y sus precios hipotéticos incluyendo el índice de subvención de los Estados Unidos para todos los pedidos de 777[3405]

[***]

7.1619 Las Comunidades Europeas aducen que las condiciones de competencia en el mercado de las LCA son de tales características que Boeing tiene incentivo para utilizar las subvenciones destinándolas a reducir el precio de sus LCA en los tres mercados de productos de esas aeronaves,

[3400] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1396, 1501 y 1597.

[3401] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1503.

[3402] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1501, gráfico 47; párrafo 1401, gráfico 33; y párrafo 1597, gráfico 62. [***]: *Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafos 48-50.

[3403] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1501, gráfico 47. Las informaciones sobre los precios que figuran en este gráfico están basadas en datos de dominio privado pertenecientes a Airbus. Los cálculos de la magnitud de las subvenciones por avión son de ITR.

[3404] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1396, gráfico 31. Las informaciones sobre los precios que figuran en este gráfico están basadas en datos de dominio privado pertenecientes a Airbus. Los cálculos de la magnitud de las subvenciones por avión son de ITR.

[3405] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1597, gráfico 62. Las informaciones sobre los precios que figuran en este gráfico están basadas en datos de dominio privado pertenecientes a Airbus. Los cálculos de la magnitud de las subvenciones por avión son de ITR.

muy especialmente en las llamadas campañas de ventas "competitivas". Las Comunidades Europeas aducen que Boeing utiliza las subvenciones para reducir el precio de sus LCA a fin de aumentar las ventas, reduciendo con ello sus costos de producción marginales y, en definitiva, acrecentando su rentabilidad. Las Comunidades Europeas señalan las siguientes características fundamentales del mercado de las LCA que, según aducen, dan lugar a este incentivo en la fijación de los precios: la estructura de duopolio caracterizada por una intensa competencia en los precios y la calidad; el rendimiento creciente en función de la escala; una curva de aprendizaje acentuada; el costo por cambio de proveedor para los clientes; heterogeneidad de los productos; configuraciones específicas para cada cliente; pedidos de gran volumen y producción en pequeñas tandas; y la necesidad de una corriente de entregas continua.[3406]

7.1620 Según afirman las Comunidades Europeas, la teoría económica indica que la estructura de la competencia en el sector de las LCA da lugar a que cada uno de los dos integrantes del duopolio tenga un incentivo intrínseco que le lleva a superar en los precios a su adversario, ya sea mediante una fijación de precios agresiva o mediante mayores inversiones en investigación y desarrollo (que, según afirman las Comunidades Europeas, equivale desde el punto de vista económico a una política agresiva de "valor por unidad" en la fijación de los precios).[3407] Además, se afirma que la fijación de precios inferiores conduce por último a mayores beneficios porque los menores precios suponen una mayor cuota de mercado y ésta, a su vez, supone un descenso más acelerado en la curva de aprendizaje (es decir, menores costos de producción marginales), así como la obtención de economías de escala y alcance. Las Comunidades Europeas aducen que, por la misma razón, la mayor cuota de mercado de uno de los integrantes del duopolio da lugar indirectamente a mayores costos marginales de su rival, con lo que los precios más bajos generan en los hechos, a mediano o largo plazo, ventajas que los compensan.[3408]

7.1621 Las Comunidades Europeas también presentan un análisis hipotético de la situación financiera de Boeing y su "viabilidad económica" si no hubiera recibido entre 1989 y 2006 subvenciones que supuestamente ascendieron a 19.100 millones de dólares. Las Comunidades Europeas aducen que, sobre la base de un examen de la información financiera histórica referente al "sector de las LCA de los Estados Unidos" (es decir, las divisiones de LCA de Boeing y, hasta 1997, de McDonnell Douglas), es posible demostrar que las decisiones de Boeing en materia de fijación de precios y desarrollo de productos en el sector de las LCA estuvieron supeditadas a la obtención de las supuestas subvenciones porque, si no las hubiera recibido en el período de 1989 a 2006 por valor de 19.100 millones de dólares, el comportamiento del sector estadounidense de las LCA en materia de precios y desarrollo de productos habría sido insostenible e irracional desde el punto de vista financiero. Las Comunidades Europeas aducen, sobre la base de materiales referentes a la viabilidad económica de la división de LCA de Boeing sin las subvenciones por valor de 19.100 millones de dólares, que *de no ser por* las supuestas subvenciones, Boeing se habría visto forzada a actuar de

[3406] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 334.

[3407] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 335, donde se hace referencia a la explicación del Profesor Cabral según la cual, como la mayor inversión en investigación y desarrollo da lugar a aeronaves de superior calidad, los desembolsos en investigación y desarrollo reducen el precio efectivo de las LCA, considerado en "valor por unidad", con independencia de cualquier incremento del precio nominal de las LCA. Según el Profesor Cabral, la medición del precio en "valor por unidad" es el factor determinante de la demanda en el mercado; Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 72.

[3408] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 335.

distinta manera (aumentando los precios de sus LCA y desarrollando nuevas aeronaves con mayor lentitud), o habría sufrido un total descalabro comercial.[3409]

7.1622 Las Comunidades Europeas alegan que la contención significativa de la subida de los precios de las LCA de Airbus se manifiesta en la fijación de los precios de Boeing, entre otras en seis campañas de ventas de LCA que se describen en el anexo E de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas[3410], 3 campañas de ventas de LCA del anexo D[3411] y la campaña referente a Lufthansa, de 2004, expuesta en el anexo F. Las Comunidades Europeas, en respaldo de sus alegaciones de que Airbus perdió diversas ventas en cada uno de los tres mercados de productos de LCA desde el año 2002, señalan las pruebas referentes a 5 campañas de ventas de LCA indicadas en el anexo E de su primera comunicación escrita[3412], 10 campañas de ventas mencionadas en el anexo D[3413] y 3 campañas expuestas en el anexo F.[3414] Las Comunidades Europeas invocan desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de LCA de la familia A320 de Airbus a los mercados de terceros países constituidos por Singapur, Indonesia y el Japón en el período 2004-2006. En cuanto al mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos, las Comunidades Europeas invocan desplazamiento y obstaculización de las importaciones en los Estados Unidos del A330 y el A350 original (manifestados en las campañas de ventas perdidas referentes a Continental y Northwest) y desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a los mercados de terceros países constituidos por el Japón, el Canadá, Australia, Islandia, Etiopía, Marruecos y Kenya.[3415] En el mercado de productos de LCA con 300-400 asientos, las Comunidades Europeas invocan desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a los mercados de terceros países constituidos por Singapur, Nueva Zelandia y Hong Kong.

7.1623 Las Comunidades Europeas también aducen que las subvenciones que beneficiaron a las familias de LCA 737NG, 787 y 777 causaron una amenaza de contención significativa de la subida de los precios respecto de los *pedidos futuros* de las familias de LCA A320, A330, A350XWB-800 y A350XWB-900/1000 de Airbus, respectivamente. Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones actuales y futuras dan lugar a una probabilidad importante de que Airbus sufra una

---

[3409] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 715-732. Las Comunidades Europeas también recurren a la evaluación propuesta subsidiariamente para refutar una de las principales críticas al modelo desarrollado por el Profesor Cabral: el supuesto de que parte, de que el acceso de Boeing a los mercados de capital no está libre de restricciones. Según las Comunidades Europeas, si cabe afirmar que Boeing disfruta de un acceso irrestricto a los mercados de capitales, también ello es consecuencia de las supuestas subvenciones. Si Boeing no las hubiera recibido, los mercados de capitales no le habrían permitido un apalancamiento financiero tan importante y no habría podido invertir en menores precios y en el desarrollo de nuevas aeronaves en la forma en que lo hizo. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 760; Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of My Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 8.

[3410] Se trata de las siguientes campañas de ventas: Easy Jet (2002); Air Berlin (2004); Iberia (2005); Aegean (2005); Air Asia (2005); y Hamburg International (2005).

[3411] Se trata de las siguientes campañas de ventas: International Lease Finance Corporation (2005); CIT Group (2005); y Air Europa (2005).

[3412] Se trata de las siguientes campañas de ventas: Ryanair (2000-2002); Japan Airlines (2005); Singapore Airline Leasing Enterprise (2005); Lion Air (2005); y DBA (2005).

[3413] Se trata de las siguientes campañas de ventas: Continental Airlines (2003-2005); Northwest Airlines (2003-2005); All Nippon Airways (2003-2005); Japan Airlines (2003-2005); Air Canada (2005); Qantas (2004-2005); Icelandair (2005-2006); Ethiopian Airlines (2004-2005); Royal Air Maroc (2004-2005); y Kenya Airways (2005-2006).

[3414] Se trata de las siguientes campañas de ventas: Singapore Airlines (2004); Air New Zealand (2004); y Cathay Pacific (2005).

[3415] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1654.

contención significativa de la subida de los precios en sus familias de LCA mencionadas, sobre la base de los mismos tipos de pruebas que respaldan sus argumentos sobre perjuicio grave actual.[3416]

ii) Estados Unidos

7.1624 Los Estados Unidos controvierten las afirmaciones de las Comunidades Europeas de que el desarrollo de productos por Boeing y su comportamiento en materia de fijación de precios estuvieron afectados por las supuestas subvenciones. Los Estados Unidos alegan que las estrategias de Boeing en materia de desarrollo de productos y fijación de precios estuvieron "orientadas por el mercado"; que las subvenciones de que se trata no incrementaron el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing; y que Boeing generó dinero efectivo suficiente para financiar su política de precios y desarrollo de productos. En síntesis, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han logrado demostrar que el comportamiento comercial de Boeing hubiera sido diferente sin las subvenciones.

7.1625 Se exponen a continuación los argumentos de los Estados Unidos respecto de: i) los efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787; y ii) los efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing en materia de fijación de precios respecto del 737NG, el 777 y el 787.

Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787

7.1626 Los Estados Unidos plantean varios argumentos en respuesta a los formulados por las Comunidades Europeas, de que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos dan lugar a "efectos de conocimientos" que resultaron decisivos en el diseño, la fabricación y las fechas de producción del 787.

7.1627 En primer lugar, los Estados Unidos aducen que los materiales y las técnicas de fabricación básicas que Boeing utiliza en el 787 se encuentran en el comercio. Los Estados Unidos alegan que los proveedores mundiales suministran importantes elementos para el 787 y, en muchos casos, suministran actualmente esos elementos, u otros, a Airbus.[3417] Los Estados Unidos aducen que la utilización por Boeing de materiales y tecnologías que se encuentran en el comercio, adquiridos de una red mundial de proveedores para el desarrollo y la fabricación del 787, pone de relieve la inexistencia, en realidad, de cualquier "desnivel tecnológico" que impidiera a Airbus adoptar la misma decisión que Boeing adoptó en 2004, a saber, poner en marcha una aeronave hecha con materiales compuestos.[3418] Según los Estados Unidos, la opción de estrategia tecnológica fundamental que efectuó Boeing para el 787 fue su decisión de colaborar con los proveedores para impulsar su tecnología y sus conocimientos técnicos. Los Estados Unidos sostienen que es esto lo que amplió la base tecnológica de Boeing, y no el Gobierno de los Estados Unidos.[3419] En relación con cada una de las seis esferas tecnológicas en que las Comunidades Europeas alegan que Boeing obtuvo ayuda de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, los Estados Unidos exponen la solución de problemas y las actividades de innovación efectuadas por Boeing y sus proveedores que, según alegan los Estados Unidos, fueron las verdaderas causas de los adelantes tecnológicos del 787.

[3416] Las Comunidades Europeas sostienen que la contención de la subida de los precios de las respectivas LCA de Airbus "son un indicio firme" de que los precios de esas LCA seguirán sufriendo en el futuro una contención de su subida.

[3417] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 931. A este respecto, los Estados Unidos señalan que tanto Airbus como Boeing recurren a los siguientes proveedores: Alenia, Goodrich, Vought, C&D Aerospace, GKN, Spirit, Fischer, Fuji, Latecoere, Messier-Dowty, Fokker, SAAB, CAC, HAC y Hawker de Havilland; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 931, nota 1146.

[3418] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 937.

[3419] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 938.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1628 En segundo lugar, con respecto a las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, los Estados Unidos aducen que cualquier conocimiento adquirido por Boeing a través de sus contratos y acuerdos de investigación y desarrollo con la NASA ha sido objeto de amplia divulgación en todo el sector de la industria aeroespacial y forma parte de un conjunto general y universalizado de conocimientos del sector.[3420] Además, las enseñanzas extraídas de la investigación sobre materiales compuestos, en particular, se han difundido mucho más allá de la industria aeroespacial y se han incorporado en el desarrollo de las utilizaciones de los materiales compuestos en numerosas industrias. Los Estados Unidos alegan que esta es una de las razones por las que Boeing ha recurrido a proveedores y asociados fuera de la industria aeroespacial en busca de experiencias útiles e innovación.[3421] Los Estados Unidos también aducen que, aunque las Comunidades Europeas dan gran trascendencia a la experiencia adquirida por el personal de Boeing que participó en proyectos de investigación y desarrollo de la NASA, incluso en proyectos en que la tecnología no se consideró viable, cualquier "enseñanza adquirida" por Boeing, incluso sobre errores que debían evitarse, estaba al alcance de Airbus.[3422] A este respecto, los Estados Unidos señalan que en el informe de Dominik Wacht, ingeniero de Airbus, se citan muchos de esos resultados de investigación públicamente disponibles, y que varias de las conferencias de la NASA y el DOD a que hace referencia Wacht fueron conferencias a las que Airbus no sólo asistió, sino que tuvo en ellas una participación activa.[3423]

7.1629 En tercer lugar, los Estados Unidos aducen que la investigación básica llevada a cabo por Boeing para la NASA no puede compararse con el grado de refinamiento tecnológico, ensayo e inversión que Boeing necesitaba para desarrollar el 787. En lo que respecta a la naturaleza de la investigación y desarrollo financiados por la NASA, los Estados Unidos aducen que la índole de las investigaciones realizadas mediante contratos y acuerdos con la NASA carece de pertinencia tecnológica o bien corresponde a etapas demasiado iniciales y básicas para que pudiera tener efectos comerciales, y en consecuencia no aceleró ni la decisión de Boeing de construir el 787, ni sus posibilidades de hacerlo.[3424] Los Estados Unidos observan que la NASA ha procurado habitualmente investigaciones tecnológicas comprendidas entre la observación de principios básicos y la validación de componentes (niveles de maduración tecnológica ("TRL") uno a seis).[3425] Además, según los Estados Unidos, desde el punto de vista de los costos la financiación de la investigación y desarrollo de la NASA dista enormemente de alcanzar el nivel necesario para el desarrollo de LCA, y es insignificante en comparación con los costos del desarrollo de aeronaves.[3426] Los Estados Unidos comparan aquí los 750 millones de dólares que, según aducen, fueron la cantidad que Boeing obtuvo de la NASA entre 1989 y 2006 a través de los programas de investigación y desarrollo de la NASA que se impugnan, con los costos de inversión relacionados con el desarrollo y la puesta en marcha de aeronaves como el 787, incluidas las disposiciones para el aprovechamiento óptimo de los conocimientos de los proveedores. A este respecto, los Estados Unidos observan que la división BCA de Boeing gastó 2.390 millones de dólares en investigación y desarrollo *sólo* en 2006, mientras que Airbus, según las informaciones, prevé gastar 15.400 millones de dólares en el desarrollo del A350XWB.[3427]

7.1630 En cuarto lugar, en lo que respecta a los efectos de conocimientos de las supuestas subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos del DOD, los Estados Unidos aducen que las investigaciones sobre aeronaves financiadas por el DOD se destinan a uso militares, están

[3420] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 931.
[3421] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 947, nota 1189.
[3422] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 947.
[3423] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 947 y nota 1191.
[3424] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 932.
[3425] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 946.
[3426] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 943.
[3427] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 943 y nota 1185.

diseñadas para cumplir funciones militares y dan lugar a tecnologías que no son pertinentes para las aeronaves civiles comerciales, como la tecnología de sigilo, el vuelo a velocidades supersónicas, el vuelo no tripulado y la posibilidad de aterrizar en entornos difíciles.[3428] Además, los Estados Unidos aducen que la producción de aeronaves comerciales tiene requisitos de certificación y mantenimiento más rigurosos y exige un índice de eficiencia y producción más elevado que el necesario para las aeronaves militares, por lo que los métodos de producción que bastan para las aeronaves militares no pueden funcionar con los índices considerablemente más elevados de las aeronaves comerciales de costo inferior exigidos por los clientes comerciales.[3429] Los Estados Unidos sostienen que, por el contrario, es el desarrollo tecnológico efectuado en el sector comercial el que está resultando útil para el DOD y que éste reconoce que se apoya en gran medida en la industria aeronáutica como modo de acceder a conocimientos y tecnologías innovadores y compartir con el sector comercial los costos y los riesgos correspondientes.

7.1631 En cualquier caso, los Estados Unidos aducen que, en la medida en que la tecnología financiada por el DOD tenga una teórica aplicación civil, no es posible usarla razonablemente en el sector comercial debido a las leyes y reglamentos de los Estados Unidos que controlan la exportación de todos los artículos y servicios de defensa.[3430] Los Estados Unidos se remiten aquí al ITAR, que impide exportar, sin una licencia o una exención aplicable, cualquier tecnología desarrollada con propósitos militares (incluyendo los artículos diseñados, desarrollados, modificados o configurados para aplicaciones militares, con independencia del uso final a que esté destinado el artículo).[3431] Los Estados Unidos sostienen que, debido a su carácter militar, las tecnologías y los productos desarrollados por Boeing a través de contratos y acuerdos del DOD están sujetos en general al ITAR y necesitan una licencia, lo que no es viable comercialmente para tecnologías incorporadas en LCA que están destinadas a venderse a clientes comerciales de todo el mundo. Esta circunstancia, junto con la dificultad de determinar el origen de todos los artículos incorporados en una aeronave comercial, y las graves consecuencias financieras y comerciales de la infracción involuntaria del ITAR, condujeron a Boeing a declarar que el 787 era "ajeno al ITAR" y garantizar que únicamente se utilizaran en el 787 tecnologías de origen civil documentado. Esta prescripción se aplica también a los proveedores de Boeing, todos los cuales deben certificar que la totalidad de los artículos y las tecnologías que suministran son de origen no militar. Según los Estados Unidos, la consecuencia de ello es que ninguna de las supuestas tecnologías financiadas por el DOD se encuentra en el 787.[3432]

7.1632 En quinto lugar, los Estados Unidos observan que, a pesar de que las Comunidades Europeas han procurado respaldar su teoría sobre los "efectos tecnológicos" señalando similitudes entre investigaciones llevadas a cabo mediante programas de la NASA y el DOD y la tecnología aplicada al 787, respecto de la generalidad de los programas impugnados las Comunidades Europeas "no encuentran siquiera vestigios de una vinculación con el 787".[3433] Los Estados Unidos aducen que, incluso respecto del programa de investigación y desarrollo de la NASA que según las Comunidades Europeas tuvo más clara pertinencia respecto del 787 -el Programa sobre estructuras de aeronaves en

[3428] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 948.

[3429] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 949. A este respecto, los Estados Unidos sostienen que la utilización de materiales desarrollados para aeronaves militares exigiría un rediseño total de sus propiedades estructurales para ajustarse a las necesidades comerciales, incluso en materia de seguridad, comodidad y posibilidades de reparación.

[3430] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 951.

[3431] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 951 y 952.

[3432] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 953.

[3433] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

materiales compuestos de tecnología avanzada (ATCAS)- la mayor parte de las tecnologías estudiadas son fundamentalmente distintas de las utilizadas en el 787.[3434]

7.1633 En sexto lugar, los Estados Unidos sostienen que los conocimientos, la experiencia y la confianza no son el "beneficio" otorgado por una subvención a la investigación y desarrollo, sino el efecto natural de la realización de tareas de investigación y desarrollo.[3435] A este respecto, los Estados Unidos aducen que la teoría de las Comunidades Europeas sobre el "beneficio tecnológico" va más allá de los límites del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3436] La estructura de la definición de subvención que figura en el párrafo 1 del artículo 1 es tal que el alcance de la contribución financiera cuya existencia se constata determina el límite máximo de cualquier beneficio otorgado por la contribución financiera. Los Estados Unidos consideran que cualquier conocimiento, experiencia y confianza que Boeing extrajera de la realización de investigaciones debe ser el resultado de la realización de las investigaciones con los fondos, los bienes y los servicios suministrados por el gobierno, del mismo modo en que serían resultado de la realización de investigaciones con los mismos fondos, bienes y servicios si los hubiera recibido del mercado. Esos conocimientos, experiencia y confianza, por lo tanto, no son un elemento de la contribución financiera y no pueden formar parte de ningún beneficio otorgado por ella.[3437] Los Estados Unidos no controvierten que Boeing adquirió conocimientos específicos, experiencia y confianza mediante el cumplimiento de labores de investigación y desarrollo en colaboración con ingenieros de la NASA y el DOD. Pero aducen que las Comunidades Europeas no han logrado demostrar que tales conocimientos, experiencia y confianza constituyan un elemento de la contribución financiera más favorable que lo que puede obtenerse en el mercado.

7.1634 Por último, los Estados Unidos aducen que el argumento de las Comunidades Europeas según el cual el Gobierno de los Estados Unidos, a través de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, proporcionó en los hechos dinero efectivo a Boeing que ésta no tuvo que gastar para llevar a cabo las investigaciones, se contradice con su argumento de que la consecuencia del apoyo gubernamental a las investigaciones consiste en conocimientos con los que Boeing no habría contado de otro modo.[3438] En otras palabras, los Estados Unidos aducen que es lógicamente imposible demostrar sobre la base de una misma hipótesis que una subvención a la investigación y desarrollo haya tenido a la vez "efectos en los precios" y "efectos tecnológicos". Según los Estados Unidos, un análisis hipotético de la situación si Boeing no hubiera recibido las subvenciones a la investigación y

---

[3434] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.

[3435] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 275, párrafo 484.

[3436] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 251.

[3437] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 256. Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas están pidiendo al Grupo Especial, en lo esencial, lo siguiente: i) que calcule el beneficio de los fondos, bienes y servicios proporcionados a Boeing conforme al párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 14 del Acuerdo SMC basándose en el carácter adecuado de la remuneración; y después: ii) que efectúe un doble cómputo de ese beneficio, o lo multiplique por lo que Boeing haya aprendido como consecuencia de la realización de las investigaciones relativas a las medidas impugnadas. Sin embargo, cuando la NASA presta los servicios de sus funcionarios a entidades externas, incluida Boeing, la "cooperación" con ellos *es* el servicio prestado, y los contratos y acuerdos de investigación y desarrollo entre la NASA y Boeing muestran que la colaboración entre el adquirente y el proveedor de servicios de investigación es una "condición" de esas operaciones que está en conformidad con las condiciones que pueden obtenerse en el mercado. Los Estados Unidos aducen, por lo tanto, que Boeing no queda "en mejores condiciones" gracias a su trabajo con ingenieros de la NASA que si efectuase una labor comparable con ingenieros comparables en el mercado; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 373 b), párrafo 255.

[3438] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 375, párrafo 264; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 275, párrafo 485.

desarrollo sería que, *de no ser por* esas subvenciones, Boeing se habría visto obligada a gastar más fondos en la realización de esas actividades de investigación y desarrollo que se financiaron por las subvenciones. En ese universo hipotético, en que Boeing hubiera financiado la investigación y desarrollo que se financiaron con las subvenciones, Boeing también habría obtenido las tecnologías, el conocimiento, la experiencia y la confianza resultantes de esas actividades.

Efectos de las subvenciones en el comportamiento de Boeing respecto de la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787

7.1635 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han logrado demostrar que la mayor parte de las subvenciones en litigio en esta diferencia sea de tal naturaleza que habría afectado a las decisiones de Boeing en materia de desarrollo de productos o fijación de precios. A este respecto, los Estados Unidos controvierten el argumento de las Comunidades Europeas según el cual la "índole" de los "pagos contractuales por investigaciones" hechos a Boeing por la NASA, el DOD y el DOC es de tales características que representa un flujo de efectivo de explotación adicional que permite a Boeing invertir en menores precios y mayores actividades de investigación y desarrollo para reducir los costos de investigación, desarrollo, producción y venta de LCA. Los programas de investigación y desarrollo de los que se afirma que suponen pagos a Boeing por investigaciones contractuales no tuvieron efecto alguno en su flujo de efectivo no relacionado con la explotación, y no hay prueba alguna de que la división de aviones comerciales de Boeing, sin las subvenciones, hubiera tenido que efectuar mayores desembolsos para la investigación sobre aeronaves civiles. Además, aun cuando Boeing hubiera tenido mayores costos, las Comunidades Europeas no han presentado prueba alguna de que los precios de Boeing hubieran sido diferentes.[3439] Los Estados Unidos también consideran que el argumento de las Comunidades Europeas según el cual la mayor parte de las subvenciones en litigio facilitan un flujo de caja no relacionado con la explotación significa en realidad que las subvenciones comprendidas en esa categoría general difícilmente pueden afectar a las decisiones de Boeing sobre el desarrollo de productos o la fijación de precios.[3440] A este respecto, un argumento principal presentado por los Estados Unidos acerca de la naturaleza de una supuesta subvención en un análisis del perjuicio grave es que los efectos de la subvención dependen de si crea o mantiene una oferta que de otro modo no existiría.[3441] Los Estados Unidos afirman que una subvención es o no un factor de creación o mantenimiento de oferta según que la subvención esté "vinculada" con el desarrollo, la producción o la venta de determinado producto. Si se otorga una subvención no vinculada al desarrollo, la producción ni la venta de determinado producto a una

[3439] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 959.

[3440] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370, párrafo 263: "... calificar como 'flujo de caja no relacionado con la explotación' una supuesta subvención a una empresa que tiene acceso sin trabas a los mercados de capitales significa que la supuesta subvención difícilmente puede afectar a las decisiones del beneficiario acerca del desarrollo de productos o la fijación de precios; por definición, el efectivo disponible de una empresa que tiene acceso a los mercados de capitales para financiar las inversiones que a su juicio lo justifican, *no es* creación de oferta ni mantenimiento de oferta"; véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 387, párrafo 278: "A este respecto, incluso admitiendo la calificación que hacen las CE de las supuestas subvenciones no recurrentes como equivalentes a efectivo disponible de BCA, los Estados Unidos han demostrado que ese efectivo disponible, por su propia naturaleza: i) no está vinculado con la oferta ni la fijación de precios de ninguno de los modelos de grandes aeronaves civiles de Boeing; y ii) no afectaría a las decisiones sobre inversión o fijación de precios de una empresa como Boeing, que no tropieza con dificultades importantes en su acceso a los mercados de capitales."

[3441] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 304: "el aspecto decisivo de la argumentación de los Estados Unidos sobre los efectos desfavorables es que la cuestión más importante acerca de la naturaleza de una supuesta subvención consiste en si crea o mantiene oferta"; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 391, párrafo 306: "El aspecto esencial de la argumentación de los Estados Unidos es que, dado que las supuestas subvenciones de que se quejan las CE, con excepción de algunos programas de escaso valor referentes a impuestos, no están vinculadas con el desarrollo, la producción ni la venta de grandes aeronaves civiles, no son factores de creación de oferta en ningún sentido, y por lo tanto no tuvieron efectos apreciables en la fijación de precios de mercado."

empresa que goza de acceso sin trabas a los mercados de capitales, es improbable que afecte a las decisiones de la empresa acerca del producto y su precio, a menos que se trate de una subvención sin la cual la empresa no sería económicamente viable.

7.1636 Los Estados Unidos aducen que el análisis del Profesor Cabral sobre los efectos de las subvenciones en los precios de las LCA de Boeing, análisis que consideran el fundamento de la teoría de las Comunidades Europeas sobre los "efectos en los precios", además de estar basado en cálculos exagerados de las Comunidades Europeas sobre la cuantía de las subvenciones recibidas por la división de LCA de Boeing, se apoya en supuestos que son contrarios a la realidad y en métodos de dudosa validez que no corresponden a las buenas prácticas económicas.[3442] Los Estados Unidos también aducen que la teoría general de las Comunidades Europeas sobre la forma en que las subvenciones afectaron al comportamiento de Boeing respecto de la fijación de los precios de las LCA contradice las pruebas empíricas referentes a la fijación de precios por Airbus y Boeing en los mercados de LCA entre 2001 y 2006. A ese respecto, las pruebas indican que las pérdidas de cuota de mercado que sufrió Boeing en beneficio de Airbus alcanzaron su máximo nivel en el período en que los supuestos "efectos en los precios" de las subvenciones, calculados por el Profesor Cabral, alcanzaron supuestamente su nivel más alto, lo que desacredita la alegación de las Comunidades Europeas sobre una vinculación entre las subvenciones y los precios de Boeing.[3443] Según la teoría de las Comunidades Europeas acerca de la forma en que las subvenciones habrían afectado al comportamiento de Boeing en la fijación de precios, Boeing debería haber tendido a actuar agresivamente en la fijación de sus precios cuando estaba perdiendo cuota de mercado (en el período 2000-2004). Sin embargo, los niveles *ad valorem* del total de los supuestos "efectos en los precios" calculados por el Profesor Cabral estaban *disminuyendo* durante el período en que, según los Estados Unidos, la subvaloración de los precios por Airbus obligó a Boeing a responder.

7.1637 Los Estados Unidos controvierten el cálculo hecho por las Comunidades Europeas de la cuantía de las subvenciones que la división de LCA de Boeing recibió entre 1989 y 2006. Los Estados Unidos aducen que el valor de cualquier subvención que haya beneficiado a la división de LCA de Boeing, con cualquier cálculo razonable, no pasa de una ínfima fracción de la suma afirmada por las Comunidades Europeas, y también es insignificante en relación con el valor de la aeronave para la que supuestamente se habrían pagado las supuestas subvenciones.[3444]

7.1638 Los Estados Unidos critican la forma en que las Comunidades Europeas distribuyen la cuantía de la subvención entre los diversos modelos de LCA de Boeing para determinar la "magnitud" de las subvenciones a cada LCA y la forma en que extraen los supuestos índices de subvención *ad valorem*, tanto respecto de la pertinencia y adecuación de ese método de distribución en las circunstancias de esta diferencia como también respecto de las bases sobre las que se asignaron diversas subvenciones y se calcularon los índices *ad valorem*.[3445] Las críticas fundamentales de los Estados Unidos a la asignación de "magnitudes" a las subvenciones hecha por las Comunidades Europeas son las siguientes: en primer lugar, que el Acuerdo SMC no la requiere ni la justifica, y es incompatible con los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la forma en que funcionan las subvenciones. Además, la forma en que las Comunidades Europeas imputan la cuantía de las subvenciones a determinadas LCA es arbitraria y contradictoria, en vista de sus argumentos según los cuales la gran mayoría de las supuestas subvenciones aumentan el flujo de efectivo no relacionado con la explotación de Boeing, y, por consiguiente, *no están* vinculadas con el desarrollo, la producción ni la

[3442] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 954.
[3443] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 713.
[3444] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 810-812; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 171-173.
[3445] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 813-822; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 174-177.

venta de LCA.[3446] En segundo lugar, los Estados Unidos señalan que en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial rechazó el argumento de los Estados Unidos de que estaban obligados a cuantificar con precisión las subvenciones en litigio en su análisis sobre el perjuicio grave con arreglo a la Parte III del Acuerdo SMC.[3447] Del mismo modo, el Acuerdo SMC tampoco da ningún fundamento de texto para el criterio de las Comunidades Europeas de calcular un índice de subvención *ad valorem* para cada tipo de aeronave de Boeing.[3448] En tercer lugar, los Estados Unidos ponen en tela de juicio la pertinencia del cálculo de magnitudes, aduciendo que un criterio más sencillo y más comprensible habría consistido en comparar el valor anual de las subvenciones con el valor total de los pedidos de LCA de Boeing en cada año.[3449] Por otra parte, al alegar que la magnitud de las subvenciones, por sí sola, basta para demostrar la relación causal entre las subvenciones y los efectos desfavorables, y a la luz de que las Comunidades Europeas no han logrado demostrar que la fijación de precios hecha por Boeing hubiera sido distinta sin las supuestas subvenciones, las Comunidades Europeas han hecho de la cuantificación de las supuestas subvenciones el punto central de su argumentación sobre los efectos desfavorables.[3450] Según los Estados Unidos, si el Grupo Especial concuerda en que gran parte de los cálculos de las Comunidades Europeas sobre la magnitud no es válida, entonces "no queda nada de este elemento fundamental de la alegación de las Comunidades Europeas sobre efectos desfavorables, y el Grupo Especial deberá rechazar su reclamación al respecto".[3451]

7.1639 Con respecto a las condiciones de competencia en los mercados de LCA y, más particularmente, los incentivos del mercado y demás factores que influyen en las decisiones de Boeing sobre la fijación de precios de las LCA, los Estados Unidos sostienen que las decisiones de Boeing sobre los precios de sus LCA procuran el precio óptimo o "de máximo beneficio" y que, en términos generales, Boeing fija los precios en el nivel más alto que el mercado tolera.[3452] Al fijar los precios de sus LCA, Boeing toma en cuenta factores como los siguientes: i) los precios de Airbus, su competidora; ii) la intensidad y la elasticidad de la demanda; iii) las expectativas de Boeing sobre las condiciones futuras del mercado; iv) los intereses estratégicos de Boeing respecto de determinadas campañas de ventas; v) las consecuencias de una reducción de precios para las ventas futuras y para el valor residual de las aeronaves vendidas anteriormente; y vi) las modificaciones de los costos fijos y variables de Boeing respecto de productos determinados, así como de sus gastos generales.[3453] Los Estados Unidos afirman que la decisión adoptada por Boeing de **[***]** en 2005-2006 fue impuesta por

---

[3446] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 814; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 281, párrafo 478.

[3447] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 813; e informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1179.

[3448] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 813. Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas realizan un análisis del tipo correspondiente a los derechos compensatorios en el que se presume, en vez de demostrarla, una conclusión sobre la relación de causa a efecto; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 216.

[3449] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 815. Los Estados Unidos así lo efectúan respecto de los EVE/IET ("el único programa del que se constató que era una subvención específica") y, sobre esa base, aducen que las subvenciones eran reducidas y de monto decreciente en relación con el valor de los pedidos desde 2000.

[3450] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 269 y nota 339. Los Estados Unidos sostienen que, aunque la parte reclamante en un asunto relativo a efectos desfavorables no está obligada a cuantificar la subvención precisamente, las Comunidades Europeas han organizado su argumentación de tal modo que las obliga a demostrar que han calculado con exactitud la cuantía y la magnitud de las supuestas subvenciones.

[3451] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 268; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 83, párrafo 281.

[3452] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 86, párrafo 299.

[3453] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 298, párrafo 522.

las condiciones del mercado a través de las persistentes pérdidas de cuota de mercado en favor de un competidor que fijaba sus precios de forma agresiva, y no tenía relación con las subvenciones.[3454]

7.1640 Los Estados Unidos aducen que, suponiendo a efectos de argumentación que las supuestas subvenciones afectasen al flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing, la forma más lógica de evaluar la importancia de esas subvenciones consiste en compararlas con el total de los desembolsos de Boeing no relacionados con la explotación en cada año (y no con sus ingresos).[3455] A este respecto, los Estados Unidos observan que, desde 1998, Boeing ha efectuado adquisiciones de sus propias acciones por valor superior a 14.000 millones de dólares.[3456] Los 14.000 millones de dólares de capital devuelto a los accionistas representan fondos para los cuales Boeing consideró que no había oportunidades de inversión más atractivas. Sobre la base de la teoría de las propias Comunidades Europeas sobre la relación causal, la conclusión adecuada para la hipótesis es que, no existiendo las supuestas subvenciones, Boeing habría seguido las mismas prácticas de fijación de precios y procurado los mismos objetivos de investigación, pero reduciendo la cuantía de sus rescates de acciones.[3457]

7.1641 Los Estados Unidos también rechazan los esfuerzos de las Comunidades Europeas destinados a demostrar que la división de LCA de Boeing no habría sido "económicamente viable" si hubiera mantenido el mismo comportamiento en materia de fijación de precios y desarrollo de productos sin las subvenciones. Durante el período en examen, Boeing tuvo un sobrante en su flujo de caja destinado a la explotación después de haber gastado todo el dinero que podía justificar económicamente en inversiones para aeronaves (incluidas las actividades de investigación). Los Estados Unidos presentan sus propios análisis de los datos financieros de la división de BCA de Boeing, que según aducen demuestran que "aun aceptando los cálculos de las Comunidades Europeas sobre magnitudes fantásticas, los beneficios de Boeing y su flujo de caja eran más que suficientes para absorber las partes de los presupuestos del Departamento de Defensa y la NASA que las Comunidades Europeas pretenden poner a cargo de Boeing".[3458] Además, los fondos propios de Boeing y su acceso a los mercados de capitales eran más que suficientes para permitirle desarrollar por sí sola cualquiera de las tecnologías que las Comunidades Europeas alegan que fueron creadas mediante fondos gubernamentales.[3459]

7.1642 Los Estados Unidos también hacen referencia a las circunstancias de las campañas de ventas específicas para refutar las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre incentivos que inclinaban a Boeing a utilizar subvenciones para una política de precios agresiva. Concretamente, los Estados Unidos aducen lo siguiente: i) en la mayoría de las campañas, Boeing era el proveedor actual del cliente, y en consecuencia no tenía incentivos para reducir sus precios, sino un fuerte incentivo para responder a la política de precios de Airbus a fin de retener a sus clientes; ii) Airbus fijó "sistemáticamente" precios inferiores a los de Boeing a fin de "sustraerle" el cliente, mientras que las Comunidades Europeas no presentan prueba alguna de que Boeing fijara precios inferiores a los de Airbus; iii) una vez que Boeing decidió responder a la fijación de precios inferiores por Airbus (en 2005 y 2006), recuperó cuota de mercado y rentabilidad, lo que demuestra que su decisión de

[3454] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, Anexo sobre campañas (ICSS), párrafo 10.

[3455] Los Estados Unidos aducen, por lo tanto, que el empleo por las Comunidades Europeas de cifras sobre los "beneficios netos" de Boeing es incompatible con su teoría de la relación causal; es decir, de que las supuestas subvenciones repercuten en el flujo de caja; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 177.

[3456] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 176.

[3457] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 176.

[3458] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 270.

[3459] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 961.

reducir sus precios era económicamente racional[3460]; y iv) aunque Boeing destinó una parte de sus beneficios de productividad de 2005 y 2006 a compartirlos con sus clientes (es decir, utilizó economías de costos para reducir sus precios y acrecentar su cuota de mercado), lo hizo al mismo tiempo que acrecentaba sus márgenes de explotación, lo que sugiere una vinculación temporal entre los beneficios de productividad (o economías de costos), los precios inferiores de las LCA y los mayores márgenes de explotación.[3461] En cambio, los Estados Unidos señalan que la cuantía anual media de las subvenciones en este período (según los cálculos de las Comunidades Europeas) fue inferior en un 11 por ciento a la del período 2001-2003.

iii) Terceros

Australia

7.1643 Australia considera que puede ser pertinente evaluar los efectos de las subvenciones desde el punto de vista de los efectos acumulativos de ciertas subvenciones, como han propugnado las Comunidades Europeas. Sin embargo, al proceder así, preocupa a Australia que únicamente se efectúe la agregación de subvenciones cuando ello sea apropiado respecto de una alegación de efectos desfavorables, y es preciso asegurar con el debido cuidado que exista un nexo apropiado entre esas subvenciones, sobre la base de su naturaleza, que justifique su agregación.[3462]

7.1644 Australia considera correcto que el Grupo Especial examine la naturaleza de la subvención al evaluar "el efecto de la subvención" con arreglo al artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6, y que, en este sentido, es apropiado distribuir las supuestas subvenciones no recurrentes en el tiempo a fin de evaluar sus efectos.[3463] Australia recuerda que en el informe del Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias del GATT de abril de 1985 titulado "Directrices referentes a la amortización y la depreciación", que fue adoptado, se reconoció que "existen algunas subvenciones que deben escalonarse en el tiempo".[3464] Además, Australia señala que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, consideró que "la autoridad investigadora puede presumir que sigue derivándose un 'beneficio' de una 'contribución financiera' no vinculada y no recurrente", siempre que la presunción no fuera irrefutable.[3465] Además, el Grupo Especial sobre el cumplimiento que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* examinó si seguía existiendo un beneficio y si existía subvención y si sería probable que siguiera produciéndose o volviera a producirse, citando específicamente como contexto pertinente los artículos 10 y 14, el párrafo 4 del artículo 19 y los párrafos 1 y 3 del artículo 21 del Acuerdo SMC y

[3460] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 271.

[3461] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 84, párrafos 77 y 78. Los márgenes de explotación de la división de aeronaves comerciales de Boeing aumentaron del 3,58 por ciento en 2004 al 6,32 por ciento en 2005 y al 9,60 por ciento en 2006.

[3462] Comunicación escrita de Australia, párrafo 66.

[3463] Australia observa que, aunque el párrafo 1 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC ha caducado, el informe del Grupo Informal de Expertos al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias, al aclarar los efectos del párrafo 1 a) del artículo 6, reconoció que en los casos de algunas subvenciones era preciso distribuirlas en el tiempo, según su naturaleza, y que podían seguir otorgando beneficios; respuesta de Australia a las preguntas, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia a las recomendaciones incluidas en el informe (G/SCM/W/415/Rev.2), que, según señala Australia, no fueron adoptadas por el Comité.

[3464] Respuesta de Australia a la pregunta 17, 14 de abril de 2008. Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias del GATT, Directrices referentes a la amortización y la depreciación (SCM/64; IBDD 32S/168, párrafo 1).

[3465] Respuesta de Australia a la pregunta 17, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 62, y al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 84.

el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994.[3466] Australia considera también que el principio de que las subvenciones no recurrentes deben escalonarse en el tiempo encuentra respaldo igualmente en la decisión del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*).*[3467]

7.1645 Australia está de acuerdo con el Brasil en que el análisis sobre la relación causal no debe depender de que las supuestas subvenciones puedan rastrearse a través de los estados de flujo de caja del beneficiario.[3468] Aunque una subvención puede dar lugar a una disminución de los costos del beneficiario o un aumento de sus ingresos, el Acuerdo SMC no exige tal análisis, respecto de la existencia de la subvención conforme al artículo 1 ni respecto de sus efectos con arreglo al párrafo 3 del artículo 6.[3469] Además, el análisis del perjuicio grave conforme al artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 se relaciona con los intereses de otro Miembro, evaluados por los efectos de la subvención en el mercado. Por lo tanto, la determinación del Grupo Especial sobre la relación causal tiene que basarse en los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6 (como la subvaloración de precios o el desplazamiento de importaciones) y no en otros factores.[3470]

Brasil

7.1646 El Brasil discrepa de los criterios tanto de las Comunidades Europeas como de los Estados Unidos sobre la acumulación de subvenciones.[3471] A juicio del Brasil, al formular sus constataciones con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 6, el Grupo Especial debe acumular las subvenciones impugnadas sobre la base de si dan lugar o no a precios inferiores a los que se habrían obtenido de otro modo (la "variable relacionada con efectos específicos"). Como primera etapa de este análisis, el Grupo Especial debe determinar si, teniendo en cuenta su estructura, diseño y funcionamiento, las subvenciones impugnadas tienden a presionar los precios a la baja, por ejemplo, reduciendo los costos (ya se trate de costos por investigación y desarrollo, de producción, de financiación, de venta o cualesquiera otros pertinentes), liberando efectivo, o por cualquier otro mecanismo. Al llevar a cabo esta comprobación, el Grupo Especial debe tener en cuenta que pueden darse casos en que los efectos se solapen.[3472] El Brasil considera también que, si el Grupo Especial acumula subvenciones al formular sus constataciones sobre contención de la subida de los precios, para preservar la coherencia debería acumular las subvenciones al formular sus constataciones sobre desplazamiento u obstaculización y sobre pérdida de ventas.[3473]

7.1647 El Brasil aduce que, si el cálculo de la cuantía de las subvenciones no es indispensable en las diferencias referentes a perjuicio grave, el "escalonamiento" o la "amortización" a lo largo del tiempo de las supuestas subvenciones no recurrentes no es necesario para demostrar si las subvenciones tienen por "efecto" un perjuicio grave en el sentido del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6.[3474] El Brasil afirma que el escalonamiento del "beneficio" resultante de una contribución financiera a lo largo de determinado período puede no ser un medio válido para evaluar el "efecto" de la subvención a los efectos de una diferencia sobre perjuicio grave, y que el período del correspondiente escalonamiento no debe coincidir forzosamente en el tiempo con los efectos de la subvención.

[3466] Respuesta de Australia a la pregunta 17, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia a *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, en particular los párrafos 7.165-7.171.

[3467] Respuesta de Australia a la pregunta 17, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 475.

[3468] Respuesta de Australia a la pregunta 20, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia a la comunicación escrita del Brasil, párrafo 66, y declaración oral del Brasil, párrafo 19.

[3469] Respuesta de Australia a la pregunta 20, 14 de abril de 2008.

[3470] Respuesta de Australia a la pregunta 20, 14 de abril de 2008.

[3471] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 46.

[3472] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 47.

[3473] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 48.

[3474] Respuesta del Brasil a la pregunta 17, 14 de abril de 2008, párrafo 15.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

El Brasil aduce que, al llevar a cabo su análisis sobre el perjuicio grave, el Grupo Especial debe tomar en consideración las condiciones de competencia en el mercado de las LCA.[3475] Boeing y Airbus son los únicos fabricantes supervivientes de LCA, y cada venta que efectúa uno de ellos es una venta que el otro pierde. En tales condiciones, los efectos desfavorables causados por las subvenciones son muy transparentes, y las ventajas que obtiene una de las empresas corresponden directamente a pérdidas que sufre la otra.[3476]

7.1648 El Brasil añade que el mercado de las LCA se caracteriza por un grupo reducido de clientes que efectúan pedidos voluminosos pero poco frecuentes, que suponen entregas de múltiples aeronaves durante períodos dilatados. También la vida útil de las LCA es extensa, abarcando hasta 20 años o más. Esto significa que, después de realizar una compra, el cliente puede no reaparecer en el mercado para hacer otras adquisiciones durante muchos años. Por lo tanto, las subvenciones que distorsionan las decisiones de compra de un cliente tienen efectos desfavorables muy superiores a los que se manifiestan en la mayoría de los demás sectores.[3477] El Brasil también aduce que cuando una línea aérea decide adquirir un modelo de aeronave subvencionado perteneciente a una familia de aeronaves, es muy probable que haga después otros pedidos del mismo modelo, y la línea aérea que adquiere un modelo de aeronave del productor de una familia de aeronaves tiene mayores probabilidades de hacer nuevos pedidos de modelos de la misma familia.[3478] Por consiguiente, las subvenciones del pasado no sólo distorsionan el mercado cuando se entregan las aeronaves que recibieron esas subvenciones, sino que también tienen probabilidades de afectar a las ventas futuras de aeronaves.[3479]

7.1649 Por último, el Brasil aduce que la producción de aeronaves es de tal naturaleza que el permanente desarrollo de nuevas aeronaves y de su tecnología es indispensable para mantener la competitividad, y la puesta en marcha de nuevas aeronaves exige enormes inversiones iniciales en investigación y desarrollo, diseño, ingeniería y ensayos. Para recuperar esas inversiones y generar economías de escala en la producción, el productor debe vender gran número de aeronaves. Las subvenciones, incluidas las referentes a investigación y desarrollo, distorsionan considerablemente la competencia en el mercado de las LCA porque permiten a un productor reducir los costos y los riesgos del desarrollo y la puesta en marcha de una nueva aeronave, desviar fondos propios para otros usos, y tomar otras decisiones que no corresponden a consideraciones comerciales normales.[3480]

7.1650 El Brasil afirma que, aunque las Comunidades Europeas han resuelto exponer sus argumentos recurriendo a complejos modelos económicos y efectuando un seguimiento del flujo de caja en los estados financieros de Boeing, el Grupo Especial debería concentrarse, al formular sus constataciones, en un análisis simple de la relación causal, conforme al que adoptaron el Grupo Especial inicial y el Grupo Especial sobre el cumplimiento en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.[3481] Según el Brasil, las subvenciones pueden causar efectos desfavorables en los precios al liberar flujos de caja que el beneficiario puede utilizar para reducir sus precios. Sin embargo, en el texto del Acuerdo SMC no se especifican las pruebas ni los métodos para demostrar este "efecto en el flujo de

[3475] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 24.
[3476] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 25.
[3477] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 26.
[3478] Además, según el Brasil, una línea aérea que explota aeronaves de una familia de uno de los fabricantes también tiene mayores probabilidades de adquirir aeronaves de una familia diferente producida por el mismo fabricante. Las razones incluyen las piezas de recambio comunes, la capacitación de pilotos y tripulantes, herramientas especiales y equipo de apoyo en tierra, y la circunstancia de que las líneas aéreas tienden a efectuar pedidos de gran cantidad de aeronaves simultáneamente y hacerlo con escasa frecuencia; comunicación escrita del Brasil, párrafo 27.
[3479] El Brasil aduce, por ejemplo, que una línea aérea que compra una aeronave Boeing subvencionada tiene menor probabilidad de comprar aeronaves a Airbus en el futuro, lo que acentúa y prolonga los efectos desfavorables de las subvenciones; comunicación escrita del Brasil, párrafo 27.
[3480] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 28.
[3481] Declaración oral del Brasil, párrafo 17.

caja", y la circunstancia de que las subvenciones no puedan rastrearse explícitamente a través de los estados financieros del beneficiario no debe considerarse concluyente respecto de la relación causal. En consecuencia, el Brasil sostiene que las constataciones del Grupo Especial acerca de las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre efectos desfavorables en los precios no deben supeditarse a que se encuentren pruebas de flujo de caja adicional en los datos financieros del productor subvencionado.[3482]

7.1651 El Brasil también considera que el Grupo Especial debe rechazar la posición según la cual un Miembro puede evitar una constatación de perjuicio grave calificando las supuestas subvenciones como un flujo de caja adicional y alegando que se lo destinó a otros usos distintos de la inversión en elementos de valor de la empresa (como el pago de dividendos o el rescate de acciones) sobre la base de simples correlaciones entre el pago de dividendos, por ejemplo, y el "flujo de caja adicional".[3483] Las subvenciones, aunque no se utilicen para efectuar inversiones que acrecienten el valor de la empresa, pueden destinarse a usos que mejoren su situación financiera, con la posibilidad de efectos de distorsión del comercio en el mercado. El criterio que han adoptado las partes en esta diferencia, en la medida en que omite considerar esa posibilidad, abriría una brecha en el Acuerdo SMC y no corresponde a un adecuado análisis de la relación causal.[3484]

7.1652 El Brasil controvierte la lógica del argumento de los Estados Unidos según el cual Boeing determina el precio de sus aeronaves basándose en lo que el mercado de las LCA tolera, lo que a su vez sugiere que los precios de Boeing no habrían sido otros si no hubieran existido las subvenciones impugnadas.[3485] Según el Brasil, en la medida en que se haya demostrado que las subvenciones impugnadas tienen un posible efecto de reducción de los precios mundiales o de contención de su subida, los precios mundiales pueden tener un nivel inferior, o no tan alto, como el que tendrían de otro modo. En estas condiciones, el Brasil considera que, al alegarse que las subvenciones no tienen efectos de perjuicio grave respecto de los precios cuando la empresa beneficiaria fija sus precios según el nivel de los precios mundiales, se omite el hecho evidente de que, sin las subvenciones, los precios mundiales habrían sido diferentes y los precios que puede obtener la empresa beneficiaria también habrían sido otros.[3486]

Japón

7.1653 El Japón sostiene que no tiene conocimiento de ninguna prescripción del texto del Acuerdo SMC que obligue a asignar una subvención no recurrente. El Japón aduce que si siempre fuese obligatorio hacerlo, se llegaría con ello al resultado irrazonable de que incluso los beneficios que no existen tendrían que asignarse en todos los casos.[3487]

[3482] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 66.

[3483] Declaración oral del Brasil, párrafo 24. Según el Brasil, aun cuando las subvenciones consistieran en efectivo o sus equivalentes y se destinaran sencillamente a los accionistas como pagos de dividendos, tales mayores pagos de dividendos constituyen una indicación a los mercados financieros sobre la mejora de la situación financiera de la empresa y pueden reducir el costo de los capitales que necesite para la inversión. Del mismo modo, si la totalidad de las subvenciones se utilizara para reducir las deudas de una empresa, cosa que también alegan los Estados Unidos, ello reduciría directamente los costos financieros del beneficiario y representaría una mejora significativa en la situación financiera de la empresa, a costa del erario público. El Brasil afirma que, cuando se utilizan subvenciones para mejorar la situación financiera de una empresa, pueden permitirle tomar medidas que tengan efectos de distorsión del comercio y que el mercado no toleraría de otro modo, como el mantenimiento de una capacidad de producción ineficiente; declaración oral del Brasil, párrafo 19.

[3484] Declaración oral del Brasil, párrafo 20.

[3485] Declaración oral del Brasil, párrafo 24.

[3486] Declaración oral del Brasil, párrafo 24.

[3487] Respuesta del Japón a la pregunta 17, 14 de abril de 2008.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

b) Consideraciones preliminares relativas a la Evaluación realizada por el Grupo Especial de la alegación de las Comunidades Europeas fundada en el apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC

i) Problemas metodológicos y de interpretación

7.1654 El apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC 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:
>
> ...
>
> c) perjuicio grave a los intereses de otro Miembro."[3488]

7.1655 El párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC dice así:

> "6.3 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 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 una contención significativa de la 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 cuota de 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."[3489]

7.1656 El párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC establece que puede haber perjuicio grave, en el sentido del apartado c) del artículo 5, cuando "la subvención tenga por efecto" algunos de los fenómenos que se describen en los apartados a) a d) del párrafo 3 del artículo 6. Ese párrafo, sin embargo, no da una orientación amplia sobre la secuencia de las etapas que deben seguirse para evaluar si la subvención tiene por efecto el desplazamiento o la obstaculización de las importaciones, el desplazamiento o la obstaculización de las exportaciones o una contención significativa de la subida de los precios o de pérdida de ventas en el sentido de los apartados a), b) y c), respectivamente, de esa disposición. Aunque en el párrafo 3 del artículo 6 no se emplea el término "causa", el Grupo Especial considera que sus apartados exigen la determinación de una relación de causalidad entre las

[3488] No se reproducen las notas de pie de página.
[3489] No se reproduce la nota de pie de página.

subvenciones de que se trate y cada forma de perjuicio grave.[3490] Esta interpretación del párrafo 3 del artículo 6 se ajusta al sentido corriente de las palabras inglesas "*arise*" ("surgir, haber") en la frase "*serious prejudice … may arise*" ("puede haber perjuicio grave") y "*effect*" ("efecto")[3491], y encuentra respaldo contextual en el apartado c) del artículo 5 y en la Parte V del Acuerdo SMC. El apartado c) del artículo 5 dispone que ningún Miembro deberá *causar*, mediante el empleo de cualquier clase de subvención, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros. Con respecto a la Parte V, el Grupo Especial considera que el hecho de que las expresiones más detalladas y precisas referentes a los daños "causados" y la "no atribución" que se encuentran en estas disposiciones sobre medidas comerciales correctivas no se hayan estipulado expresamente para el examen referente al perjuicio grave en el marco del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 de la Parte III del Acuerdo SMC sugiere que los grupos especiales disponen de cierto grado de discrecionalidad en la elección del método adecuado para determinar si una subvención tiene o no por "efecto" alguno de los fenómenos indicados en los apartados a) a d) del párrafo 3 del artículo 6.[3492]

7.1657 Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el perjuicio grave apuntan a los efectos de las subvenciones en los precios y las ventas de Airbus en los tres mercados de productos de LCA, a través de sus efectos en los precios de las LCA *de Boeing* y en su oferta de productos. De hecho, las partes están de acuerdo en que la determinación acerca de si las subvenciones en litigio en esta diferencia tienen o no por efecto un perjuicio grave exige un análisis económico de la forma en que las subvenciones afectaron al comportamiento comercial *de Boeing* en la fijación de precios y el desarrollo de productos respecto de determinadas LCA.[3493] Ambas partes expresan sus puntos de vista sobre esta cuestión mediante proposiciones condicionales hipotéticas: las Comunidades Europeas afirman que, *de no ser por* las supuestas subvenciones, el comportamiento comercial de Boeing en la fijación de precios y el desarrollo de productos respecto de ciertas LCA habría sido necesariamente diferente.[3494] Los Estados Unidos afirman que el comportamiento comercial de

---

[3490] Véase también el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1341; y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 372.

[3491] El sentido corriente de "*arise*" en este contexto es "*come into existence or notice; present itself, occur*" ("comenzar a existir o ser advertido; manifestarse, ocurrir"); *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 2002), volumen I, página 116. El sentido corriente de "*effect*" en este contexto es "*something accomplished, caused or produced; a result, a consequence*" ("lo que se ha logrado, causado o producido; resultado o consecuencia"); *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (editor) (Clarendon Press, 2002), volumen 1, página 793.

[3492] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 436. El Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, al analizar el criterio adoptado en esa diferencia por el Grupo Especial sobre el cumplimiento respecto de la relación causal y la no atribución (en relación con una alegación de contención significativa de la subida de los precios), observó que "un grupo especial tiene cierto grado de discrecionalidad al seleccionar un método apropiado para determinar si el 'efecto' de una subvención es una contención significativa de la subida de los precios"; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 370, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 436.

[3493] Véase, por ejemplo, la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 646:

> "Las Comunidades Europeas están de acuerdo con los Estados Unidos en que, para que las subvenciones causen efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6, es preciso que causen una modificación en el comportamiento comercial de sus beneficiarios en grado que dé lugar a efectos desfavorables (un 'cambio en el comportamiento comercial'). Pero, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, hay pruebas fehacientes y convincentes de que, de no ser por las subvenciones estadounidenses, el comportamiento comercial de Boeing en la actualidad, como en el pasado, sería muy diferente, de formas que están reconocidas como causantes de efectos desfavorables en el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6." No se reproduce la nota de pie de página.

[3494] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 646 y 651.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Boeing en la fijación de precios y el desarrollo de productos respecto de las LCA en litigio no habría sido diferente sin las subvenciones.[3495]

7.1658 Las Comunidades Europeas indican que han adoptado un enfoque "unitario" para determinar la relación causal, con arreglo al cual los precios, las ventas, la cuota de mercado y los demás indicadores de daño competitivo no se evalúan aisladamente, sino como parte de un análisis integrado del nexo causal.[3496] Explican las Comunidades Europeas que, con ese enfoque, que según alegan es el mismo que adoptó el Grupo Especial sobre el cumplimiento en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* respecto del nexo causal, la existencia de determinado efecto en el mercado que supuestamente constituye perjuicio grave no se separa del análisis de la relación causal entre el efecto de perjuicio grave y las subvenciones en litigio.[3497] Los Estados Unidos no oponen reparos a que el Grupo Especial utilice un enfoque "unitario" o "integrado" para determinar si las subvenciones tienen o no por efecto un desplazamiento u obstaculización o una pérdida significativa de ventas o una contención significativa de la subida de los precios.[3498] Sin embargo, los Estados Unidos aducen que, cualquiera que sea el enfoque que adopte, es preciso que el Grupo Especial se asegure de tomar en consideración otros factores que puedan haber afectado al volumen de las ventas y a los precios, y por lo tanto a la relación causal entre las subvenciones y los factores causantes de perjuicio grave.[3499]

7.1659 Recordamos que en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* el Órgano de Apelación explicó que el análisis sobre la contención de la subida de los

---

[3495] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 144. Las partes están de acuerdo en que el criterio "de no ser por" es un *método* apropiado y admisible respecto de la relación causal para determinar si una subvención ha tenido por efecto un perjuicio grave, pero ese criterio no es una *prescripción* jurídica con arreglo a los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Véanse, por ejemplo, las observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 390, párrafo 569:

> "... tanto los Estados Unidos como las Comunidades Europeas están de acuerdo en que el criterio 'de no ser por' es un método y no una norma, y no lo *exigen* el artículo 5 ni el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Sin perjuicio de ello, ambas partes están de acuerdo en que, a los efectos de evaluar la alegación de perjuicio grave planteada por las Comunidades Europeas, ese criterio constituye un método apropiado".

Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 300, párrafo 596: "Los Estados Unidos y las CE están de acuerdo en que el criterio 'de no ser por' constituye un marco útil, pero no una norma obligatoria, para el análisis de la relación causal." Los Estados Unidos observan en otro lugar que, aunque "adoptaron el método 'de no ser por' para gran parte de su réplica" a la alegación de las Comunidades Europeas, "sus observaciones sobre la falta de coincidencia entre las supuestas subvenciones y el supuesto perjuicio grave no se basan en un análisis fundado en ese criterio, pero no dejan de ser pertinentes para la evaluación de las alegaciones de las CE por el Grupo Especial". Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 300, párrafo 537 y nota 674. Además, tanto Australia como el Brasil aducen que el criterio "de no ser por" no es más que uno de los métodos que pueden escoger los grupos especiales para determinar si existe o no la necesaria relación causal entre la subvención y su supuesto efecto; respuesta de Australia a la pregunta 20, 14 de abril de 2008; comunicación escrita del Brasil, párrafo 61; y declaración oral del Brasil, párrafo 26. Análogamente, el Japón señala que ningún texto del Acuerdo SMC dispone claramente la necesidad de un criterio "de no ser por" para el análisis de la relación causal con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 6, pero afirma que ese criterio es un método eficaz que el Grupo Especial puede escoger para llevar a cabo su análisis de la relación causal en esta diferencia; respuesta del Japón a la pregunta 20, 14 de abril de 2008.

[3496] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 54.

[3497] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 54, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafos 10.46-10.49 y 10.243.

[3498] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 295, párrafo 505.

[3499] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 295, párrafos 505 y 506; y respuesta a la pregunta 300, párrafo 538.

precios es de naturaleza hipotética, y que la adopción por el Grupo Especial sobre el cumplimiento, en esa diferencia, de un criterio "de no ser por" al examinar la relación casual era compatible con la definición de contención de la subida de los precios sostenida por el Órgano de Apelación en el procedimiento inicial.[3500] El Grupo Especial se propone adoptar un enfoque hipotético para determinar si las subvenciones en litigio en esta diferencia tienen por "efectos" el desplazamiento o la obstaculización, una pérdida significativa de ventas, una contención significativa de la subida de los precios. De conformidad con la estructura de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el perjuicio grave, llevaremos a cabo ese análisis hipotético examinando en primer término los efectos de las subvenciones en el comportamiento comercial de Boeing respecto de las LCA (es decir, en los precios de Boeing y su oferta de productos) y, en segundo lugar, examinando los efectos de las subvenciones, a través de sus efectos en el comportamiento comercial de Boeing, en los precios y las ventas de Airbus en los mercados de productos específicos.

7.1660 Recordamos también que el Órgano de Apelación ha declarado que el párrafo 3 c) del artículo 6 exige que el grupo especial se haya asegurado de que los efectos de otros factores en los precios no diluyeran la relación causal entre las subvenciones y la contención de la subida de los precios.[3501] Sin embargo, el Órgano de Apelación también declaró que el párrafo 3 c) del artículo 6 permite a los grupos especiales cierta discrecionalidad en la elección del método utilizado para esa evaluación de los llamados "factores de no atribución".[3502] El Grupo Especial está de acuerdo con los Estados Unidos en que ninguna prescripción obliga a los grupos especiales a llevar a cabo una etapa analítica separada para evaluar eventuales factores de no atribución, y es admisible adoptar un análisis que tome en consideración esos posibles factores de no atribución simultáneamente con el efecto de las subvenciones y en el contexto de las condiciones de competencia que afectan al mercado.[3503] Dado que nuestro análisis de los efectos de las subvenciones se realizará en dos etapas (comenzando por un análisis de sus efectos en la fijación de precios y la oferta de productos *de Boeing*, seguido por un análisis de los efectos de las subvenciones, a través de sus efectos en los precios y la oferta de productos de Boeing, en los precios y las ventas *de Airbus*), efectuaremos nuestra evaluación de los eventuales factores de no atribución pertinentes respecto de cada etapa como parte de nuestro análisis de la relación causal en la etapa respectiva. En otras palabras, al realizar nuestro análisis acerca de si las subvenciones afectaron a la fijación de precios y la oferta de productos de Boeing, analizaremos también los efectos de otros factores que supuestamente hayan afectado a ese comportamiento. Del mismo modo, al analizar los efectos de las subvenciones en los precios y las ventas de Airbus, examinaremos los efectos de otros factores distintos de los precios y la oferta de productos de Boeing en los precios y las ventas de Airbus en cada uno de los tres mercados de productos.

7.1661 Tenemos presente asimismo que un análisis hipotético de la relación causal llevado a cabo mediante el criterio "de no ser por" no supone por sí solo ninguna norma determinada respecto del nexo causal. A este respecto, el Órgano de Apelación ha observado lo siguiente:

> "Puede ocurrir que una subvención sea necesaria, pero no suficiente, para causar una contención de la subida de los precios. Si se entiende de esta forma, el criterio 'de no ser por' exigiría demasiado poco. Por el contrario, sería demasiado riguroso si exigiera que la subvención fuera la única causa de la contención de la subida de los precios. En cambio, mediante el criterio 'de no ser por' debe determinarse que la

---

[3500] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafos 370 y 371, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 433.

[3501] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 375.

[3502] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 375.

[3503] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 295, párrafo 506.

> contención de la subida de los precios es el efecto de la subvención y que hay 'una relación auténtica y sustancial de causa a efecto'."[3504]

7.1662 Al adoptar un criterio "de no ser por" para nuestro análisis acerca de si las subvenciones tuvieron por efecto alguna de las formas de perjuicio grave invocadas por las Comunidades Europeas del modo que hemos expuesto más arriba, determinaremos si consideramos demostrada la existencia de una relación auténtica y sustancial de causa a efecto entre la respectiva subvención y el desplazamiento u obstaculización, la pérdida de ventas o la contención de la subida de los precios, según el caso.

ii) Organización de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el perjuicio grave

7.1663 Importa aclarar ante todo la distinción entre la alegación de las Comunidades Europeas de que las subvenciones a Boeing causan perjuicio grave 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, y los argumentos y pruebas que presentan en relación con los efectos de las subvenciones en los mercados de los tres mercados de productos de LCA.

7.1664 Los Estados Unidos parecen haber interpretado al comienzo que las Comunidades Europeas planteaban tres alegaciones separadas sobre efectos desfavorables: i) que las supuestas subvenciones al 737NG causan efectos desfavorables al A320; ii) que las supuestas subvenciones al 787 causan efectos desfavorables al A330, el A350 original y el A350XWB-800; y iii) que las supuestas subvenciones al 777 causan efectos desfavorables al A340 y el A350XWB-900/100.[3505]

7.1665 Sin embargo, las Comunidades Europeas indican que plantean una única alegación de perjuicio grave, aunque organizan su argumentación y sus pruebas en apoyo de tal alegación sobre la base de tres mercados de productos de LCA distintos.[3506] Según las Comunidades Europeas, este criterio está en conformidad con la prescripción del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC de evaluar la relación causal entre las subvenciones impugnadas y los efectos desfavorables basándose en la competencia efectiva. Las Comunidades Europeas aducen que, como la evaluación de la relación causal debe efectuarse sobre la base de la relación de competencia entre determinados productos subvencionados y determinados productos competidores del Miembro reclamante que supuestamente han sufrido efectos negativos causados por las subvenciones, el Grupo Especial debe evaluar la existencia de efectos desfavorables causados por las subvenciones sobre la base de los argumentos y las pruebas referentes a la competencia entre las LCA de Boeing y las LCA competidoras de Airbus en los tres mercados de productos de LCA distintos en los que compiten.[3507]

7.1666 Los Estados Unidos han indicado posteriormente que no oponen reparos a la forma en que las Comunidades Europeas han optado por organizar y exponer su argumentación y sus pruebas en respaldo de su alegación de perjuicio grave. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que las

---

[3504] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 438; y al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gluten de trigo*, párrafo 69.

[3505] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 802.

[3506] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 63, párrafos 220-222. Las Comunidades Europeas también aducen que su alegación de efectos desfavorables no está supeditada a su identificación de tres mercados de productos de LCA distintos. Según las Comunidades Europeas, los argumentos y las pruebas respaldarían de igual modo las constataciones de perjuicio grave (o amenaza de perjuicio grave) para los intereses de las Comunidades Europeas relacionados con las LCA aunque el Grupo Especial evaluara la causa de los efectos desfavorables basándose en otras configuraciones diferentes del mercado, incluida la de un único mercado de productos de LCA.

[3507] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 63, párrafo 220.

Comunidades Europeas, al indicar tres conjuntos determinados de LCA de Airbus, cada uno de los cuales supuestamente compite con una LCA de Boeing supuestamente subvencionada en uno de los tres mercados de productos de LCA distintos, desde el punto de vista práctico han basado su alegación de perjuicio grave "totalmente en los supuestos efectos de las supuestas subvenciones en la competencia que se desarrolla dentro de cada uno de esos tres mercados separados".[3508] Según los Estados Unidos, los argumentos y las pruebas presentados por las Comunidades Europeas se refieren a tres "productos subvencionados" diferentes de Boeing y la alegación de perjuicio grave que afecta a los tres grupos diferentes de "productos similares" correspondientes de Airbus *sobre la base de la competencia que se desarrolla en tres mercados de productos de LCA distintos*. Los Estados Unidos consideran que la argumentación y las pruebas organizadas sobre esta base no pueden acreditar una única alegación de efectos desfavorables referente a un mercado "único" de grandes aeronaves civiles.[3509]

7.1667 El Grupo Especial considera que las Comunidades Europeas podían organizar y exponer libremente los argumentos y las pruebas de apoyo a su alegación sobre perjuicio grave en la forma en que optaron por hacerlo. Sobre la base de la estructura del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, hay perjuicio grave cuando las subvenciones tienen por efecto uno o más de los fenómenos que se indican en los apartados a) a d) de ese párrafo. Siempre que se constate que la subvención tiene por efecto uno o más de los efectos allí indicados, hay perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 y, en consecuencia, el Miembro reclamante habrá acreditado que las supuestas subvenciones han causado efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro, conforme a lo previsto en el artículo 5 del Acuerdo SMC. Consideramos que, a condición de que las Comunidades Europeas hayan demostrado una o más de las formas de perjuicio grave previstas en los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6 que invocan en relación con determinada LCA subvencionada de Boeing y un producto similar correspondiente de Airbus (o una contención significativa de la subida de los precios o de pérdida de ventas en "el mismo mercado"), habrán acreditado la existencia de un perjuicio grave para sus intereses respecto de las LCA a los efectos del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[3510]

7.1668 Además, el Grupo Especial no considera que las pruebas que respaldan alegaciones referentes a perjuicio grave basadas en la competencia entre un producto subvencionado y el correspondiente producto similar en determinado mercado nunca puedan servir de apoyo a una alegación de perjuicio grave basada en la competencia en otro mercado delimitado de distinta forma. A nuestro juicio, ello

---

[3508] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 63, párrafo 218.

[3509] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 63, párrafos 218 y 219. Los Estados Unidos observan, por ejemplo, que las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre desplazamiento u obstaculización de las importaciones con arreglo al párrafo 3 a) del artículo 6 corresponden a importaciones de "productos similares" específicamente establecidos dentro de cada uno de los tres mercados de productos que se establecen. Según los Estados Unidos, las pruebas de respaldo de tales alegaciones no podrían bastar para acreditar un desplazamiento u obstaculización de las importaciones en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 sobre la base de único mercado de producto. Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no pueden eludir la carga que les impone el Acuerdo SMC de demostrar la existencia de un perjuicio grave agrupando productos de un modo a los efectos de su reclamación y de otro modo diferente para presentar su argumentos y pruebas; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 63, párrafo 224.

[3510] Recordamos que el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC dispone que las acciones por infracción del artículo 5 consisten en que el Miembro adopte "las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables" o se retire la subvención. A nuestro juicio, las acciones previstas se referirían al tipo de subvenciones de las que se hubiera constatado que han causado las formas concretas de perjuicio grave, en el sentido de que una alegación de efectos desfavorables acreditada sobre una base "restringida" con arreglo al párrafo 3 del artículo 6 (por ejemplo, la subvención de una LCA de Boeing que causa perjuicio grave a un grupo de "productos similares" de Airbus) daría lugar a acciones igualmente "restringidas".

dependería en gran medida de la delimitación de los mercados y el alcance del producto subvencionado y el producto similar. No se trata de una cuestión que pueda, ni deba, resolverse en un plano abstracto o teórico.[3511]

iii) "Mercados" pertinentes, productos subvencionados y productos similares

7.1669 Las partes están de acuerdo en que el mercado de las LCA es, desde el punto de vista geográfico, un mercado mundial.[3512] Las Comunidades Europeas delimitan el mercado mundial de las LCA en cinco segmentos de mercado separados (o mercados de productos) en los cuales afirman que compiten determinadas familias de LCA de Boeing y de Airbus. Esos segmentos o mercados de productos se basan en las distancias de vuelo y el número de asientos de las LCA:

- aeronaves de pasillo único con capacidad para unos 100-200 pasajeros con una configuración en dos categorías (o sus respectivos equivalentes para cargas), para distancias cortas a medianas;

- aeronaves de fuselaje ancho con capacidad para unos 200-300 pasajeros con una configuración en tres categorías (o sus respectivos equivalentes para cargas), para distancias medianas a largas o ultralargas;

- aeronaves de fuselaje ancho con capacidad para unos 300-400 pasajeros con una configuración en tres categorías (o sus respectivos equivalentes para cargas), para distancias largas o ultralargas;

- aeronaves de fuselaje ancho con capacidad para unos 400-500 pasajeros con una configuración en tres categorías (o sus respectivos equivalentes para cargas), para distancias largas; y

- aeronaves de fuselaje superancho con capacidad de más de 500 pasajeros con una configuración en tres categorías (o sus respectivos equivalentes para cargas), para distancias largas.[3513]

7.1670 A los efectos de su alegación de perjuicio grave, las Comunidades Europeas hacen referencia a tres mercados de productos de LCA específicos: el mercado de productos de pasillo único con 100-200 asientos, el mercado de productos de fuselaje ancho con 200-300 asientos y el mercado de

[3511] El Grupo Especial observa, sin embargo, que las Comunidades Europeas están de acuerdo en general en que, como consecuencia de su delimitación de la rama de producción de LCA en cinco mercados de productos de LCA distintos, y de su determinación de las tres LCA "subvencionadas" de Boeing y los tres conjuntos de LCA "similares" correspondientes de Airbus en tres mercados de productos distintos a los efectos de su alegación, las Comunidades Europeas piden implícitamente que el Grupo Especial se limite a examinar las relaciones causales existentes entre los grupos mencionados de productos subvencionados y productos similares. Según las Comunidades Europeas, aunque las subvenciones que benefician a uno de los grupos de LCA de Boeing pueden tener "efectos derivados" en LCA de Airbus que compiten en un mercado de productos de LCA diferente, esos efectos derivados son poco frecuentes. Las Comunidades Europeas afirman esa escasa frecuencia basándose en que las campañas de "ventas agrupadas" (es decir, campañas de ventas que se refieren al suministro de LCA de más de un mercado de productos de LCA) representan una parte relativamente pequeña del número total de campañas de ventas de LCA (por ejemplo, un 5,7 por ciento de las ventas del período 2004-2006); respuesta de las Comunidades Europeas a las preguntas 67 y 68, párrafo 242.

[3512] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1186; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 877; véase también la comunicación del Brasil en calidad de tercero, párrafo 36; y la declaración oral del Brasil, párrafo 27.

[3513] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1159; y Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, 2 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 37.

productos de fuselaje ancho con 300-400 asientos. Dentro de estos mercados de productos, las Comunidades Europeas señalan los tres grupos siguientes de "productos subvencionados" de Boeing y los respectivos "productos similares" competidores de Airbus: i) las familias de LCA 737NG y A320; ii) las familias de LCA 787 y A330, A350 original y A350XWB-800; y iii) las familias de LCA 777 y A340, A350XWB-900/1000.[3514] Los Estados Unidos aceptan la división hecha por las Comunidades Europeas del mercado en cinco partes como base para la evaluación de su alegación de perjuicio grave.[3515] Los Estados Unidos consideran que la parte reclamante debe disponer de suficiente latitud al establecer el marco de su argumentación en apoyo de sus alegaciones, y sostienen que, mientras el reclamante indique mercados o productos que sean razonables y coherentes, el grupo especial debe aceptar esa definición y rechazar únicamente la definición propuesta por el reclamante si con ella el análisis del mercado resulta imposible.[3516] Según los Estados Unidos, a pesar de los "graves defectos" de la división hecha por las Comunidades Europeas del mercado de las LCA en cinco segmentos separados, los productos subvencionados que indican son de suficiente coherencia para permitir un análisis del mercado.[3517]

7.1671 El Grupo Especial está convencido de que el mercado de las LCA es, desde el punto de vista geográfico, un mercado mundial. A este respecto, observamos que Airbus y Boeing compiten activamente por los negocios con líneas aéreas y arrendadoras de aeronaves de todo el mundo, y reciben pedidos y efectúan entregas que corresponden a clientes de casi todas las regiones geográficas.[3518] Tanto Airbus como Boeing exhiben y comercializan sus aeronaves en las exposiciones aeronáuticas que se celebran en todas partes y a las que asiste un público de posibles clientes e interesados de todo el mundo, mientras que sus instalaciones de producción y de apoyo también están situadas en todo el mundo.[3519] La financiación de las aeronaves también se realiza a nivel mundial, actuando instituciones financieras a escala mundial.

7.1672 El Grupo Especial acepta, a los efectos de su análisis de la alegación de perjuicio grave formulada por las Comunidades Europeas, la delimitación hecha por éstas de tres mercados de productos, así como su determinación de tres grupos de LCA "subvencionadas" de Boeing que corresponden a tres grupos de productos "similares" de Airbus. Al analizar las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre esta base, el Grupo Especial no sugiere que se trate de la única forma, ni la más apropiada, de dividir el mercado de las LCA o de determinar los productos subvencionados y los correspondientes productos similares. Las pruebas que tenemos ante nosotros indican que la identificación hecha por las Comunidades Europeas de los mercados de productos y de los productos

[3514] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1154.

[3515] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 800. Sin embargo, los Estados Unidos señalan que aceptan este criterio "exclusivamente como cuestión organizativa", del tipo de una estipulación o un supuesto simplificador; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 71, párrafo 194.

[3516] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 800, donde se hace referencia a un argumento expuesto por las Comunidades Europeas ante el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*; informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, anexo F-1, párrafo 33 (declaración oral de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial); y respuesta a la pregunta 71, párrafo 196.

[3517] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 71, párrafo 194. Los Estados Unidos también aducen que, en su carácter de parte demandada, conservan latitud para la organización de sus propios argumentos, y que el Grupo Especial debe tomar en consideración esos argumentos; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 800; y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 71, párrafo 197.

[3518] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1186.

[3519] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1186 y 1187. Por ejemplo, las Comunidades Europeas observan que, a pesar de que Airbus tiene su sede social en Toulouse (Francia), ha instalado sedes en Washington D.C., Tokio, Dubai y Beijing, junto con más de 160 oficinas en todo el mundo, 16 emplazamientos en Europa y una presencia internacional con su red de proveedores y una base de clientes que abarca todo el planeta. Según las Comunidades Europeas, aunque la sede social de Boeing se encuentra en Chicago, también tiene de igual modo sucursales en China y el Japón y un equipo de apoyo de más de 200 representantes instalados en 65 países diferentes.

subvencionados y similares pertinentes no es más que una de las formas en que podría organizarse la argumentación referente al perjuicio grave. Las Comunidades Europeas han optado por organizar sus argumentos al respecto de esta forma y el Grupo Especial considera que es razonable examinarlos sobre esa base.[3520]

7.1673 Las Comunidades Europeas también aducen que cada uno de los mercados de productos de LCA funciona en mercados nacionales, así como en un mercado de alcance geográfico mundial.[3521] Según las Comunidades Europeas, dado que los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC imponen a los grupos especiales la obligación jurídica de evaluar el desplazamiento u obstaculización sobre la base de determinados mercados nacionales, los grupos especiales que evalúan reclamaciones referentes a esas dos disposiciones deben limitar el alcance geográfico de los mercados a los límites territoriales de los países respectivos.[3522] Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han presentado prueba alguna al Grupo Especial en respaldo de su argumento de que los tres mercados de productos que han determinado pueden dividirse en mercados nacionales separados a los efectos del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.[3523] Los Estados Unidos afirman que los fabricantes de LCA las comercializan con facilidad a través de grandes distancias; que los obstáculos que separan a los compradores de los vendedores son de poca importancia; y que los precios de venta en un país afectan sistemáticamente a los precios de ventas posteriores en otros países (factores que, en general, indican la existencia de un mercado mundial de LCA). Según los Estados Unidos, la parte que afirme la existencia de un mercado nacional de las grandes aeronaves civiles tendría que dar una explicación acerca de por qué estas condiciones de la competencia no excluyen la existencia de mercados menores y separados, como los mercados nacionales.[3524]

7.1674 Aunque las Comunidades Europeas aducen que "el mercado de cada uno de los productos de LCA también funciona en mercados nacionales, lo que incluye el mercado estadounidense y los diversos mercados de terceros países"[3525], sus argumentos no se limitan a la existencia de una contención significativa de la subida de los precios o una pérdida significativa de ventas, en el sentido

---

[3520] El Grupo Especial observa a este respecto los argumentos del Brasil, de que el Grupo Especial debe reconocer a las Comunidades Europeas, en su carácter de parte reclamante, una considerable discrecionalidad para definir el "producto subvencionado" al que se dirige su reclamación, y que siempre que las Comunidades Europeas determinen los "productos similares" correspondientes a los "productos subvencionados" de conformidad con la nota 46 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial no debe hacer conjeturas sobre intenciones del reclamante; comunicación del Brasil en calidad de tercero, párrafos 31-33; y declaración oral del Brasil, párrafo 22.

[3521] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1151.

[3522] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 65, párrafo 232.

[3523] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 877.

[3524] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 878.

[3525] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1190. Las Comunidades Europeas observan que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* consideró que la existencia de un mercado mundial no excluía la existencia de otros mercados geográficos pertinentes dentro del mercado mundial. Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.1247 y 7.1248. Las Comunidades Europeas hacen referencia a los siguientes factores en respaldo de su argumento de que cada uno de los mercados de productos de LCA funciona dentro de mercados nacionales individuales: i) las pruebas que figuran en los anexos D, E y F de su primera comunicación escrita, que según afirman las CE ilustran que las campañas de ventas de LCA se efectúan en países determinados; ii) el hecho de que las líneas aéreas y de arrendamiento de aeronaves tienen una "identidad" relacionada con un país determinado; iii) el hecho de que Airbus y Boeing han recibido, desde el año 2000, pedidos de clientes de 75 y 70 países distintos, respectivamente; y iv) el hecho de que los datos sobre pedidos y entregas de aeronaves también pueden desglosarse fácilmente por países; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1191.

del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, en el mercado de ningún país determinado.[3526] En consecuencia, el Grupo Especial evaluará los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la existencia de una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas sobre la base de que cada uno de los tres mercados de productos de LCA tiene alcance geográfico mundial. El Grupo Especial recuerda que los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 disponen expresamente que llevemos a cabo nuestro examen del desplazamiento y la obstaculización sobre la base de mercados nacionales; ya sea el mercado del Miembro que otorga la subvención a los efectos del apartado a), o los mercados de terceros países a los efectos del apartado b). Al proceder así, el Grupo Especial no está obligado a examinar si las Comunidades Europeas han acreditado la existencia de tales mercados nacionales. La cuestión que debe resolver el Grupo Especial es si, sobre la base de las pruebas sobre ventas efectuadas en esos países, considera demostrado que se ha producido desplazamiento y obstaculización de las importaciones o las exportaciones en el sentido de los apartados a) y b), respectivamente, del párrafo 3 del artículo 6 en alguno de los tres mercados de productos de LCA en el respectivo mercado nacional.

7.1675 Observamos que las Comunidades Europeas también sostienen, "subsidiariamente", que además del mercado mundial y los mercados nacionales de las LCA, cada campaña de ventas de LCA se considere un mercado de LCA.[3527] El Grupo Especial está de acuerdo con los Estados Unidos en que el concepto de "mercado", a los efectos del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, requiere algo más que la reunión de un comprador y un vendedor para consumar una transacción, ya que tal definición sería válida para casi cualquier transacción efectuada en el mundo y privaría de contenido el concepto de "mercado".[3528] Por consiguiente, nos abstendremos de examinar los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la existencia de perjuicio grave sobre la base de que cada campaña de ventas de LCA puede constituir por sí sola un "mercado" pertinente a los efectos del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.

iv) Cuestiones relativas al alcance temporal de la alegación de las Comunidades Europeas

7.1676 El siguiente problema que habremos de tratar se refiere al período apropiado respecto del cual el Grupo Especial debe evaluar la existencia de efectos desfavorables "actuales" y si, al efectuar esa evaluación, el Grupo Especial puede o no tomar en consideración datos y pruebas referentes a períodos anteriores.

7.1677 Las Comunidades Europeas aducen que el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC las obligan a acreditar *prima facie* la existencia de efectos desfavorables *actuales* causados por las subvenciones impugnadas en las condiciones actuales de competencia. Según las Comunidades Europeas, esta demostración exige la evaluación de una relación causal entre las subvenciones y efectos desfavorables *actuales* durante un "período de referencia".[3529]

[3526] Las Comunidades Europeas indican que sus argumentos referentes a la existencia de una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas en cada uno de los tres mercados de productos de LCA se basan en que esos mercados son mundiales desde el punto de vista geográfico; declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 91.

[3527] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1193. Las Comunidades Europeas aducen que cada campaña de ventas de LCA se refiere a compradores (líneas aéreas y de arrendamiento de aeronaves) y vendedores (Airbus y Boeing) que se reúnen para convenir en precios y condiciones de una operación comercial referente a la venta de LCA. Según las Comunidades Europeas, esas campañas de ventas de LCA constituyen, por lo tanto, "mercados" a los efectos de sus alegaciones de perjuicio grave con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

[3528] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 885.

[3529] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1074; y declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 126.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas piden que el Grupo Especial evalúe la existencia de efectos desfavorables actuales durante el período comprendido entre 2004 y 2006.[3530]

7.1678 Los Estados Unidos aducen que, habida cuenta de las alegaciones de subvención a partir de 1989 y de que los ciclos de desarrollo de los productos en el sector de las LCA duran a menudo décadas, el criterio adecuado consiste en adoptar una perspectiva de más largo plazo para las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre perjuicio grave y sobre la evolución de los mercados.[3531] Los Estados Unidos sostienen que la "evaluación objetiva" del asunto que requiere el artículo 11 del ESD obliga al Grupo Especial a escoger un "período de referencia" de duración suficiente para que pueda distinguir entre los hechos que fueron consecuencia del ciclo económico y los que se relacionan con otros factores.[3532] Los Estados Unidos aducen que el período 2004-2006 propuesto por las Comunidades Europeas no permite al Grupo Especial efectuar una evaluación objetiva del asunto como lo exige el artículo 11 del ESD[3533] y que el período comprendido entre 2001 y 2006 es el más breve que permitiría al Grupo Especial cumplir sus obligaciones en conformidad con ese artículo.[3534]

7.1679 A nuestro juicio, aunque las Comunidades Europeas, en su carácter de parte reclamante, pueden determinar el período respecto del cual piden que el Grupo Especial evalúe la existencia de perjuicio grave, no pueden restringir el alcance temporal de las pruebas que el Grupo Especial puede tomar en consideración al efectuar esa evaluación. De conformidad con la prescripción del artículo 11 del ESD de efectuar una evaluación objetiva, el Grupo Especial debe evaluar la alegación de perjuicio grave planteada por las Comunidades Europeas sobre la base de todas las pruebas que se le han presentado, incluidas las referentes a períodos anteriores a 2004, dando a esas pruebas el peso que les corresponda por su contexto, su pertinencia y su eficacia probatoria. En consecuencia, al evaluar si las Comunidades Europeas han demostrado que las subvenciones en litigio han tenido por efecto un perjuicio grave actual en el sentido del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial evaluará si las Comunidades Europeas han demostrado o no la existencia de perjuicio grave en el período comprendido entre 2004 y 2006, indicado por las Comunidades Europeas. Pero el Grupo Especial no limitará el alcance temporal de las pruebas que tome en consideración al efectuar esa evaluación, y en consecuencia tendrá en cuenta todas las pruebas pertinentes presentadas en esta diferencia.[3535]

v) Utilización de datos sobre pedidos y entregas

7.1680 El Grupo Especial examinará a continuación los argumentos de las partes acerca del momento a partir del cual cabe afirmar que surgen las diversas formas de perjuicio grave, y los tipos de datos que son pertinentes para acreditar la existencia de determinada forma de perjuicio grave: los datos referentes a los "pedidos" de LCA o los referentes a sus "entregas".

7.1681 Las Comunidades Europeas aducen que son los pedidos, y no las entregas, lo más pertinente para evaluar la repercusión que las subvenciones tienen en Airbus. Según las Comunidades Europeas, las ventas se logran o se pierden cuando se formulan los pedidos y, por consiguiente, "las subvenciones de los Estados Unidos causan una contención significativa de la subida de los

[3530] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 126.

[3531] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 370, párrafo 203.

[3532] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 72, párrafo 201.

[3533] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 803 y 807.

[3534] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 72, párrafo 201.

[3535] El Grupo Especial observa a este respecto la comunicación del Japón, conforme a la cual el Grupo Especial debe examinar todas las pruebas pertinentes que se le hayan presentado, con independencia de que sean anteriores o posteriores al establecimiento del Grupo Especial; comunicación escrita del Japón, párrafo 10.

precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización en el momento en que una línea aérea o de arrendamiento de aeronaves formula un pedido de LCA".[3536]

7.1682 Los Estados Unidos aducen que los precios del momento del pedido son el fundamento más apropiado para determinar las tendencias de los precios y analizar los efectos de una subvención en la competencia de precios entre Airbus y Boeing. Según los Estados Unidos, la competencia de precios entre las LCA se produce principalmente en campañas de ventas que terminan con la decisión de formular pedidos de aeronaves a Airbus o a Boeing, y que el precio de compra de las grandes aeronaves civiles se determina por lo general en ese momento.[3537] Del mismo modo, los Estados Unidos aducen que una "venta" se "pierde" en el momento en que el cliente adopta la decisión definitiva de adquirir una aeronave del competidor, y que ello ocurre en el momento del pedido.[3538] En otras palabras, según los Estados Unidos el momento apropiado para medir las "pérdidas de ventas" es el momento del pedido.

7.1683 En cambio, los Estados Unidos aducen que al evaluar alegaciones sobre desplazamiento u obstaculización de importaciones o de exportaciones con arreglo a los apartados a) o b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, los términos "importaciones" y "exportaciones" deben interpretarse como referencias a las entregas efectivas de LCA, y no a pedidos.[3539] Esto se debe a que el sentido corriente de los términos "importaciones" y "exportaciones" incluye cosas o artículos reales que cruzan fronteras internacionales; es decir, entregas.[3540] Los Estados Unidos afirman que los pedidos son, a lo sumo, contratos referentes a importaciones o exportaciones futuras y que pueden ser pertinentes para un análisis de la amenaza de desplazamiento u obstaculización, pero no ofrecen ninguna información sobre las importaciones y exportaciones efectivamente realizadas.[3541] Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas, al organizar sus argumentos sobre el desplazamiento y obstaculización sobre la base de datos referentes a pedidos y no a entregas, no han presentado información suficiente para acreditar la existencia de desplazamiento u obstaculización actuales.[3542]

7.1684 El Grupo Especial considera que los argumentos de las partes plantean dos problemas. El primero se refiere al momento en que puede afirmarse que existen los fenómenos que determinan los diferentes casos de perjuicio grave. Por ejemplo, la contención significativa de la subida de los precios ¿se produce únicamente en el momento en que se formula un pedido de LCA, se produce en el momento en que se la entrega efectivamente (lo que, según convienen las partes, ocurre por término medio tres años después del pedido), o persiste el fenómeno desde el pedido hasta la entrega?

[3536] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1214.

[3537] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 890.

[3538] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 897.

[3539] El Japón está de acuerdo con los Estados Unidos en que, por lo menos a los efectos de esta diferencia, los términos "importaciones" y "exportaciones", de los apartados a) y b), respectivamente, del párrafo 3 del artículo 6, deben interpretarse como referencias a entregas efectivas y no a pedidos; comunicación escrita del Japón, párrafo 20. El Japón también aduce que, en un sector como el de la industria de las LCA, en que habitualmente transcurre un lapso importante entre las fechas de los pedidos y de las entregas, no es razonable interpretar los términos "importaciones" y "exportaciones" incluyendo los pedidos, debido a los diversos factores que pueden romper la vinculación entre el pedido y la entrega (por ejemplo, es frecuente que los pedidos se cancelen; sus condiciones están sujetas a cambios antes de la entrega; y las fechas de entrega se aplazan a menudo durante períodos prolongados).

[3540] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 903, donde se hace referencia al *New Shorter Oxford English Dictionary*, página 889 (en que se define "*export*" ("exportación") como "*an article that is exported*" ("artículo que se exporta")), y página 1323 (donde se define "*import*" ("importación") como "*something imported or brought in*" ("lo que se importa o se introduce")); Estados Unidos - Prueba documental 14.

[3541] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 903.

[3542] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 906.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas afirman que las ventas de LCA se producen en el momento del pedido y, por lo tanto, que las subvenciones en litigio en esta diferencia causan efectos desfavorables en el momento del pedido, que es el momento en que se realiza la venta por un precio cuya subida ha sido contenida, o se la pierde, o es objeto de desplazamiento u obstaculización.[3543] Pero las Comunidades Europeas también aducen que esos efectos desfavorables persisten además durante varios años a partir del momento del pedido, porque los ingresos de Airbus resultan afectados por entregas de aeronaves a precios cuya subida se ha contenido significativamente, y por pérdidas de ingresos por aeronaves no entregadas por las pérdidas de ventas o su desplazamiento y obstaculización.[3544]

7.1685 El Grupo Especial recuerda que las LCA se adquieren mediante contratos de largo plazo que a menudo tienen una cuantía de miles de millones de dólares, con entregas de aeronaves durante muchos años. Las condiciones de compra (por ejemplo, las especificaciones de las aeronaves, el precio neto, las rebajas, las concesiones no referentes al precio y las disposiciones sobre financiación) se establecen en el momento del pedido. Al firmar un acuerdo de compra, el cliente efectúa un depósito no reembolsable por cada aeronave que pide, y por lo tanto el flujo de caja referente a cada venta se inicia con el pedido de la aeronave.[3545] Después del pedido, en principio no hay renegociación de las condiciones del contrato de compraventa, y la evaluación de la rentabilidad de determinado contrato antes de la entrega, así como los márgenes de beneficio que genera efectivamente, se basan en las condiciones estipuladas en el momento del pedido.[3546] Sin embargo, el pago íntegro sólo se produce con la entrega de la aeronave.[3547] Además, tanto Airbus como Boeing establecen incrementos del precio básico de la célula de la aeronave en función del tiempo transcurrido entre la negociación del precio en el momento del pedido y la entrega de la aeronave. Los factores de incremento del precio pueden acrecentar considerablemente la suma que debe pagarse.[3548] A juicio del Grupo Especial, los fenómenos de "contención de la subida de los precios" y "pérdida de ventas" no tienen su comienzo y su fin en el momento en que se formula el pedido de una LCA; sino que, habida cuenta de las particularidades de su producción y venta, debe interpretarse que esas formas de perjuicio grave se inician en el momento en que se obtiene un pedido de LCA (o se lo pierde) y continúan hasta el momento en que se entrega (o deja de entregarse) la aeronave, incluyendo ese momento. Sin embargo, el Grupo Especial considera que el sentido corriente de los términos "importaciones" y "exportaciones", de los apartados a) y b), respectivamente, del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, sugieren que estas formas de perjuicio grave sólo se manifiestan con la entrega de la aeronave al comprador. Por lo tanto, aunque cabe considerar que el pedido de una aeronave representa una entrega futura y, en ese sentido, constituye prueba de una futura importación o exportación que será objeto de desplazamiento u obstaculización, por sí sola no constituye prueba de desplazamiento u obstaculización de importaciones o exportaciones en el sentido de los apartados a) o b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, cada uno de los cuales contempla la existencia de bienes que cruzan fronteras y, por consiguiente, sólo puede manifestarse en el momento en que tiene lugar la entrega de las LCA.

7.1686 El segundo problema que plantean los argumentos de las partes acerca de los pedidos y las entregas se relaciona con las clases de datos que son pertinentes para demostrar la existencia de los fenómenos que determinan los tipos particulares de perjuicio grave como la contención de la subida

---

[3543] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1218.

[3544] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1218.

[3545] *Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 25. Los fabricantes habitualmente cuentan con el flujo de caja generado por el depósito no reembolsable para financiar la producción.

[3546] *Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 26.

[3547] *Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 49.

[3548] *Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 49.

de los precios, la pérdida de ventas y el desplazamiento o la obstaculización de importaciones y exportaciones. Dado que consideramos que la contención de la subida de los precios y la pérdida de ventas existen desde el momento en que se formula un pedido de LCA, hasta el momento de su entrega e incluyendo ese momento, pueden ser pertinentes para demostrar la existencia de una contención significativa de la subida de los precios o de una pérdida significativa de ventas los datos referentes tanto a los pedidos como a las entregas de LCA.[3549] En lo que respecta al desplazamiento y la obstaculización de importaciones o exportaciones, el Grupo Especial considera que la existencia de esos fenómenos determinantes de perjuicio grave sólo puede acreditarse definitivamente mediante datos relativos a las entregas. Sin embargo, como ya se ha indicado, los pedidos de LCA representan, en general, entregas que habrán de producirse algunos años después. Por consiguiente, el Grupo Especial considera que las pruebas relativas a pedidos que tuvieron lugar en 2004-2006 son susceptibles de demostrar el desplazamiento o la obstaculización posteriores de importaciones o exportaciones futuras, y por lo tanto la existencia de una amenaza de perjuicio grave. El Grupo Especial aplicará estos principios a su evaluación de los argumentos y las pruebas presentados por las partes.

vi) Información general sobre la industria de las LCA

7.1687 El Grupo Especial abordará su evaluación de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre perjuicio grave teniendo presentes las consideraciones anteriores. Antes de emprender esa evaluación, nos parece útil presentar un breve panorama de aspectos fundamentales de la industria de las LCA para dejar establecidos los datos fácticos pertinentes para nuestra evaluación de los efectos de las subvenciones.

7.1688 Los principales participantes en la industria de las LCA son los fabricantes de sus células, las líneas aéreas que explotan LCA, los fabricantes de motores que los suministran, y las empresas arrendadoras que adquieren LCA tanto de fabricantes como de líneas aéreas para arrendarlas a líneas aéreas para su explotación. Boeing y Airbus son los dos principales productores de LCA.[3550] Las partes están de acuerdo en que el mercado de las LCA constituye en la actualidad un duopolio en que Airbus y Boeing poseen una parte importante del mercado y ofrecen una línea completa de LCA competitivas. Airbus y Boeing disponen, cada una, de cierto grado de poder de mercado, lo que significa que las decisiones de cada fabricante sobre la oferta y el precio de sus productos tienen posibilidades de influir en los precios del otro y, en términos más generales, en los precios de mercado de las LCA.[3551] Los fabricantes de LCA determinan tanto el tipo como la cantidad de las nuevas LCA

[3549] Australia aduce que el Grupo Especial debe tomar en consideración tanto la situación de los pedidos como la de las entregas. Según Australia, a pesar de que las entregas pueden no concretarse, los pedidos son una indicación de los efectos de las subvenciones en el sector y el mercado, a través de las ventas y la cuota de mercado que se proyectan para el futuro. Australia considera que esos datos, en consecuencia, dan una indicación de la forma en que las subvenciones actuales pueden afectar al mercado en el futuro y, de ese modo, de la amenaza de un perjuicio grave futuro; comunicación de Australia en calidad de tercero, párrafo 69. El Brasil aduce que el reclamante puede cumplir la carga que le corresponde de demostrar la existencia de perjuicio grave recurriendo tanto a datos sobre los pedidos como a datos sobre las entregas, según su pertinencia en las circunstancias del caso, y que el Grupo Especial debe abstenerse de constatar que determinadas formas de perjuicio grave previstas en el párrafo 3 del artículo 6 deben demostrarse empleando datos sobre los pedidos o sobre las entregas; comunicación del Brasil en calidad de tercero, párrafos 59 y 60; y declaración oral del Brasil, párrafo 28.

[3550] Las LCA fabricadas por Boeing (incluyendo a McDonnell Douglas) y Airbus representaban al 31 de diciembre de 2006 el 90,9 por ciento de la flota mundial en explotación; Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, 2 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 16. Otros productores de LCA, como la empresa fabricante rusa Tupolev, sólo actúan en algunas regiones y en determinadas categorías de productos y no les corresponde un volumen significativo de la oferta.

[3551] Las Comunidades Europeas afirman que la mayor parte de las líneas aéreas que explotan LCA son clientes de Boeing, y ofrecen las siguientes cifras: de 764 líneas aéreas que explotan aeronaves de Airbus y/o de Boeing; 645 emplean LCA de Boeing; 507 emplean únicamente LCA de Boeing; y 119 emplean

producidas, aunque sus decisiones sobre los tipos de LCA que desarrollan y fabrican se adoptan en consulta con las principales líneas aéreas y arrendadoras de aeronaves.[3552] La cantidad de LCA pedidas y entregadas depende estrictamente de la demanda de las líneas aéreas y arrendadoras de aeronaves, ya que Boeing y Airbus fabrican muy pocas veces LCA con propósitos especulativos.[3553]

7.1689 Los clientes de las nuevas LCA de Boeing y de Airbus son principalmente líneas aéreas y de arrendamiento de aeronaves.[3554] Las líneas aéreas adquieren LCA directamente, financian su compra mediante instrumentos tales como el arrendamiento financiero, o toman en arrendamiento las LCA que explotan. Las líneas aéreas pueden comprar LCA directamente a Boeing o Airbus o comprarlas a otras líneas aéreas o empresas de arrendamiento de aeronaves. Estas últimas también son protagonistas importantes en el mercado de las LCA.[3555] Actúan tanto respecto de la oferta como de la demanda en el sector de las LCA. Con respecto a la demanda, son importantes adquirentes de LCA y durante el período 2000-2006 formularon un 17 por ciento de los pedidos a Boeing y Airbus y recibieron aproximadamente un 25 por ciento de sus entregas.[3556] En cuanto a la oferta, las empresas arrendadoras de aeronaves ofrecen LCA en arrendamiento a líneas aéreas que no desean adquirirlas, creando con ello una nueva fuente de oferta para las líneas aéreas y una alternativa respecto de la compra directa de nuevas LCA a Boeing o Airbus y de la compra de LCA usadas a otras líneas aéreas. Las empresas arrendadoras, como proveedoras de aeronaves usadas en arrendamiento, son protagonistas importantes en el mercado de las LCA usadas, que las adquieren para arrendarlas a líneas aéreas. Los precios que las empresas arrendadoras obtienen de Boeing y Airbus pueden servir como elementos de referencia para los precios de las aeronaves nuevas.[3557]

7.1690 Los motores constituyen el elemento más costoso de las LCA, y representan entre el 20 y el 30 por ciento de su costo total. Para la mayor parte de los modelos de LCA se dispone de diversos motores, y sus compradores escogen los motores con independencia de sus negociaciones con los fabricantes de las aeronaves. Los precios y otras características de los motores, cuando se negocian separadamente entre el comprador de las LCA y los fabricantes de motores, pueden determinar que la venta a una línea aérea o arrendadora de aeronaves se obtenga por Airbus o por Boeing.[3558]

únicamente LCA de Airbus; declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 96; y base de datos Airclaims CASE, Resumen de flotas, consulta efectuada el 14 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1311.

[3552] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 17.

[3553] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 17. Muddle indica, sin embargo, que aun así los fabricantes pueden ejercer influencia en la demanda de nuevas aeronaves acelerando o reduciendo el ritmo con que las líneas aéreas sustituyen las aeronaves más antiguas y de mayor consumo de combustible, por ejemplo, al ofrecer aeronaves con menor consumo y precio inferior.

[3554] Hay un pequeño número de LCA que se compran para uso privado o de empresas.

[3555] Muddle menciona las siguientes empresas principales de arrendamiento de aeronaves de todo el mundo: International Leasing Finance Corporation (ILFC); GE Commercial Aviation Services (GECAS); Singapore Aircraft Leasing Company (SALE); Aviation Capital Group; AerCap; RBS Aviation Capital; y CIT Group; Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 19.

[3556] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 20. Según Muddle, las ventas efectuadas por empresas arrendadoras son particularmente importante para Airbus, pues en el período 2000-2006 representaron un 20 por ciento de sus pedidos, frente a un 14 por ciento en el caso de Boeing.

[3557] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 26. Muddle observa, sin embargo, que los precios que obtienen las empresas arrendadoras pueden no reflejar algunos de los beneficios "distintos de los precios" que pueden obtener las líneas aéreas.

[3558] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 28.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En muchos casos ni la línea aérea ni el fabricante de motores revelan las condiciones de los contratos relativos a los motores al fabricante de la célula de la aeronave.[3559]

7.1691 La producción de grandes aeronaves civiles supone gravosos costos de desarrollo iniciales, cuyo rendimiento se obtiene en períodos considerablemente más dilatados. Las aeronaves se desarrollan durante períodos de varios años con vistas a venderlas durante un período de 18 años por término medio. La vida de comercialización de una aeronave se determina en gran medida por la vigencia de la tecnología que define el modelo. Una vez que la tecnología ha quedado superada, el fabricante de la LCA ya no podrá vender el modelo sin efectuar importantes inversiones de capital para incorporar las tecnologías más recientes de que se disponga.[3560] La producción de LCA también se caracteriza habitualmente por curvas de aprendizaje muy pronunciadas.[3561] Las primeras unidades de una nueva LCA se producen con costos muy superiores a los de las unidades posteriores, una vez que su fabricante ha comenzado a lograr las eficiencias de la curva de aprendizaje. Esas eficiencias se incorporan en la proyección de costos del fabricante de LCA en el momento de la puesta en marcha del programa de una nueva aeronave, y los fabricantes fijan el precio de las primeras unidades de las LCA como si ya se encontrasen en el punto más bajo de la curva de aprendizaje.[3562] En el momento de la puesta en marcha, el fabricante de LCA proyecta metas de precio para la nueva aeronave que, a lo largo de su vida prevista, deben exceder del promedio de los costos de producción totales del fabricante con un margen suficiente para justificar la inversión.[3563]

7.1692 Las características de las LCA exigidas por las líneas aéreas y de arrendamiento de aeronaves han dado lugar a que Airbus y Boeing desarrollasen modelos de LCA que son similares a grandes rasgos. Además, los modelos de Airbus y de Boeing están sujetos a las mismas leyes físicas y económicas que en gran medida imponen el diseño de la aeronave, mientras que los costos de explotación y de diseño de los interiores de las aeronaves son análogos. Además, los costos de fabricación de Airbus y de Boeing son cada vez más similares y transparentes porque ambos fabricantes recurren a materiales y tecnología de cualquier lugar del mundo, a menudo de los mismos proveedores.[3564]

7.1693 Las compras de aeronaves no son operaciones aisladas, sino el elemento fundamental del plan estratégico y de negocios de las líneas aéreas y la base de su éxito comercial en el mercado. Por lo tanto, todas las campañas de ventas suponen una atención específica a las necesidades de determinada línea aérea o empresa de arrendamiento de aeronaves. A su vez, esas necesidades están determinadas por la estrategia comercial general de la empresa.[3565] En general, el "precio neto en fábrica" de una aeronave consiste en el "precio total de la aeronave" menos los créditos y concesiones en materia de

[3559] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 31.

[3560] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, párrafo 11.

[3561] La curva de aprendizaje se refiere a la correlación negativa que existe entre la producción acumulada y el costo unitario: cuanto mayor sea el número de las LCA de determinado tipo que fabrique una empresa, menor será el costo de fabricación de una unidad de la misma aeronave; Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 53.

[3562] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

[3563] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 848.

[3564] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 47.

[3565] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 48; y Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 43.

precios ofrecidos por el fabricante de LCA[3566]; y las rebajas previstas del fabricante de motores y otras rebajas ofrecidas por los proveedores de equipo a cargo del comprador. A su vez, el "precio total de la aeronave" está compuesto por el precio básico de la célula (precio de catálogo) más los recargos por modificaciones de las especificaciones normales, el equipo a cargo del comprador, el equipo a cargo del proveedor y el precio básico de lista de los motores.

7.1694 En términos generales, los factores más importantes que determinan el resultado de las campañas de ventas de LCA son las diferencias de precio, capacidad y costos directos de explotación.[3567] Sin embargo, la importancia de cada uno de los factores varía según las campañas, y depende tanto de los planes económicos y de flota de los compradores como de sus objetivos estratégicos.[3568] Además, el valor de cada uno de los factores para un comprador de LCA puede ser distinto de su costo para el respectivo fabricante. Durante la etapa de negociación, los clientes efectúan amplias evaluaciones técnicas y económicas de las propuestas de los fabricantes de LCA para evaluar el costo total y la corriente de ingresos prevista (es decir, el valor económico global) que ofrece cada propuesta. Esa evaluación supone una estimación del valor actual de los costos correspondientes a la adquisición de una nueva flota de aeronaves (por ejemplo, el precio, los gastos de mantenimiento, los gastos de explotación directos e indirectos, la financiación, los gastos de capacitación y los derivados de la introducción de nuevas LCA) en relación con el valor actual de la corriente de ingresos que cabría esperar de la flota que se propone. El cálculo resultante determina el "valor neto actual" de la propuesta para el cliente.[3569] Además de las diferencias de precio, capacidad y gastos de explotación directos, hay varios factores no relacionados con el precio que suelen formar parte de la evaluación global del valor neto actual de cada oferta de un fabricante de LCA. Las concesiones en materia de precios pueden compensar desventajas relacionadas con factores de otro tipo. En algunos casos, sin embargo, la compensación de factores no relacionados con el precio mediante concesiones en él puede resultar muy onerosa.[3570]

[3566] Las concesiones hechas por los fabricantes de motores y los proveedores de equipo a cargo del comprador se negocian entre el cliente y el proveedor sin participación directa del fabricante de las LCA. Los precios ofrecidos por los fabricantes de motores y los proveedores de equipo a cargo del comprador pueden tener en el precio neto en fábrica consecuencias importantes que el fabricante de las LCA desconoce en gran medida; Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 47.

[3567] Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 49; y Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 43. Tal vez haya una diferencia respecto de las compras hechas por empresas arrendadoras de aeronaves. Como señala Scherer, esas empresas, a diferencia de las líneas aéreas, poseen aeronaves por razones financieras y no operativas, por lo que concentran su atención en el precio y la relación de éste con las tasas de arrendamiento y los beneficios; Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 36.

[3568] Muddle señala, además, que la importancia de cada uno de los factores también varía entre las líneas aéreas que compran para atender su propia demanda, las empresas arrendadoras de aeronaves que compran para atender la demanda de determinados clientes, y las empresas arrendadoras que lo hacen para atender una demanda especulativa; Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 49.

[3569] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 76. Según Scherer, la mayoría de las desventajas en comparación con la propuesta del fabricante de LCA competidor pueden compensarse ofreciendo mayores concesiones, dentro de los límites que establece la rentabilidad. A la inversa, cada una de las ventajas respecto de la propuesta del competidor puede utilizarse para evitar nuevas concesiones; Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafos 77 y 78.

[3570] Véase Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafos 98-102.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

vii) Enfoque de las Comunidades Europeas sobre la naturaleza de las subvenciones en litigio y sus efectos en los tres productos de que se trata

7.1695 Las partes están de acuerdo en que la naturaleza de las subvenciones desempeña un papel importante en el análisis acerca de si sus efectos corresponden o no a alguno de los tipos de perjuicio grave invocados en esta diferencia, y ambas hacen referencia a declaraciones de anteriores grupos especiales de la OMC en apoyo de esta proposición.[3571] En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial declaró que "{c}onsideramos que esta distinción es crucial para los fines de nuestro análisis de la contención de la subida de los precios en términos del vínculo que tienen las subvenciones con la contención de la subida de los precios y con los productos subvencionados de que se trata".[3572] En el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, el Grupo Especial declaró que "al llevar a cabo este análisis por el criterio 'de no ser por' tendremos en cuenta ciertamente la naturaleza de las subvenciones de las que se alega que causan una contención de la subida de los precios y reducción de precios".[3573] Estamos de acuerdo en que es apropiado tomar en consideración la naturaleza de una subvención para evaluar debidamente sus efectos.

7.1696 El Grupo Especial considera necesario organizar su análisis de forma que tenga en cuenta el hecho de que las Comunidades Europeas, basándose en la naturaleza de las subvenciones en litigio, establecen una distinción entre los efectos de las subvenciones en el comportamiento comercial de Boeing[3574] según se trate del 787 o del 737NG y el 777.

7.1697 Con respecto al primero, las Comunidades Europeas aducen que la naturaleza de las subvenciones que favorecieron la familia 787 de Boeing revela que esas subvenciones tienen *dos efectos principales* en el comportamiento de Boeing. Por un lado, según aducen las Comunidades Europeas, las *subvenciones de investigación y desarrollo aeronáuticos* tuvieron lo que las Comunidades Europeas califican como "efectos tecnológicos" en cuanto "ayudaron a Boeing a desarrollar, poner en marcha y producir una LCA con 200-300 asientos tecnológicamente adelantada, con rapidez muy superior a la que habría alcanzado por sí sola".[3575] Por otro lado, las Comunidades Europeas aducen que *la totalidad de las subvenciones que benefician al 787* tienen lo que las Comunidades Europeas califican como "efectos en los precios" en cuanto "dan a Boeing la posibilidad de fijar precios muy bajos por una LCA tan adelantada tecnológicamente".[3576] Estos efectos en los precios se manifiestan porque "{c}ada una de las subvenciones reduce los costos unitarios marginales de la familia de LCA 787, o bien aumenta el flujo de caja no relacionado con la explotación de Boeing".[3577] Las Comunidades Europeas aducen que es a través de estos efectos tecnológicos y de precio en el comportamiento comercial de Boeing que las subvenciones causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización sufridos por Airbus en el mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos.[3578]

[3571] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1064; y primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 728.

[3572] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1289.

[3573] Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.616.

[3574] Es importante señalar que las Comunidades Europeas, en general, emplean la expresión "efecto" (de las subvenciones) para referirse al supuesto *efecto de las subvenciones en el comportamiento comercial de Boeing*, y no en las ventas y los precios de Airbus.

[3575] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1343. Véase también, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1335 y 1345.

[3576] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1343. Véase también, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1340 y 1347.

[3577] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1340.

[3578] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1334, 1341 y 1376 ("en síntesis, la naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos para el 787, en cuanto a su estructura,

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1698 Con respecto al 737NG y el 777, las Comunidades Europeas aducen que la naturaleza de las subvenciones que beneficiaron a estas dos aeronaves de Boeing revela que *uno de sus principales efectos* en el comportamiento de Boeing es que *la totalidad de las subvenciones que benefician a estas aeronaves* tienen efectos en los precios al dar a Boeing la posibilidad de fijar precios más bajos para esas aeronaves.[3579] Estos efectos en los precios se producen porque cada una de las subvenciones reduce los costos unitarios marginales de Boeing para sus familias de LCA 737NG y 777, o bien aumenta su flujo de caja no relacionado con la explotación.[3580] Las Comunidades Europeas aducen que es a través de estos efectos en los precios, en el comportamiento de Boeing, que las subvenciones causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y desplazamiento y obstaculización sufridos por Airbus en el mercado de productos de LCA de pasillo único con 100-200 asientos y de fuselaje ancho con 300-400 asientos.[3581]

7.1699 En síntesis, mientras que las Comunidades Europeas aducen respecto de las tres aeronaves en litigio que las subvenciones han causado un perjuicio grave por su repercusión en las posibilidades de Boeing de fijar precios inferiores para sus aeronaves (efectos en los precios), es sólo respecto del 787 que las Comunidades Europeas aducen que determinadas subvenciones en litigio causan también un perjuicio grave mediante su repercusión en el desarrollo de tecnologías por Boeing (efectos tecnológicos). El Grupo Especial examinará en primer lugar, en la subsección c) i) *infra*, si las *subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos* en litigio han causado un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el desarrollo de tecnologías por Boeing para el 787. El Grupo Especial examinará seguidamente, en la subsección c) ii), *respecto de las tres aeronaves en litigio*, si *todas las subvenciones* en litigio han causado perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en cuanto han tenido efectos en los precios, ya sea por reducir los costos unitarios marginales de Boeing respecto de cada aeronave, o por acrecentar su flujo de caja no relacionado con la explotación.

7.1700 Recordamos que hemos constatado que la cuantía total de las subvenciones en litigio en esta diferencia es de 5.300 millones de dólares por lo menos.[3582] De esa suma, unos 2.600 millones de dólares se relacionan con subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, mientras que 2.200 millones de dólares corresponden a la cuantía de las subvenciones EVE/IET. Teniendo en cuenta que estas subvenciones corresponden a la gran mayoría de la cuantía total, examinaremos sus efectos en primer lugar. En consecuencia, nuestro análisis comenzará con una

---

diseño y funcionamiento, contribuye a revelar que sus efectos han sido los siguientes: 1) acelerar el desarrollo, la puesta en marcha, la producción y la entrega futura por Boeing de una familia de LCA con 200-300 asientos tecnológicamente adelantada; y 2) permitir a Boeing reducir considerablemente sus precios de venta de las LCA de la familia 787. A su vez, estos efectos causan una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, desplazamiento y obstaculización, y amenaza de tales efectos, en el mercado de las LCA de la familia 787 y las competidoras de Airbus").

[3579] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1471, 1474, 1565 y 1568. Véase también, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1476, 1489, 1570 y 1587.

[3580] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1476 y 1570.

[3581] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1474 y 1484 ("en síntesis, la naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos para el 737NG, en cuanto a su estructura, diseño y funcionamiento, contribuye a revelar que han tenido por efecto permitir a Boeing reducir considerablemente sus precios de venta de la familia de LCA 737NG, causando con ello una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, desplazamiento y obstaculización, y una amenaza de esos efectos, en el mercado de la familia 737NG y las LCA competidoras de Airbus"), párrafos 1568 y 1582 ("en síntesis, la naturaleza de las subvenciones de los Estados Unidos para el 777, en lo que respecta a su estructura, diseño y funcionamiento, contribuye a revelar que han tenido por efecto permitir a Boeing reducir considerablemente sus precios de venta de la familia de LCA 777, causando con ello una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas, y una amenaza de esos efectos, en el mercado de la familia del 777 y las LCA competidoras de Airbus").

[3582] Véase el párrafo 7.1433 del presente informe.

evaluación de los efectos de las subvenciones de la NASA a la investigación y desarrollo aeronáuticos, como parte de nuestro examen de los efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en términos más generales, para continuar después con una evaluación de las subvenciones EVE/IET como parte de nuestro examen de los efectos de las subvenciones fiscales que, según se alega, reducen los costos unitarios marginales de Boeing en la producción y venta de cada LCA.

c) Evaluación

i) La cuestión de si las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos causan perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el desarrollo de tecnologías por Boeing en relación con el 787

7.1701 El Grupo Especial recuerda que nuestro análisis sobre el perjuicio grave incluye las siguientes medidas que hemos constatado que constituyen subvenciones específicas: i) contratos de compra en el ámbito de investigación y desarrollo, instrumentos de asistencia y acuerdos en el marco de la Ley del Espacio con Boeing y McDonnell Douglas que se financiaron en virtud de ocho programas de investigación y desarrollo de la NASA[3583]; y ii) instrumentos de asistencia con Boeing y McDonnell Douglas que se financiaron en virtud de diversos programas incluidos en el programa de RDT&E del DOD.[3584] El Grupo Especial ha constatado que no todas las medidas de investigación y desarrollo del DOD impugnadas constituyen subvenciones específicas. Concretamente, el Grupo Especial ha constatado que los contratos sobre adquisición de servicios de investigación y desarrollo del DOD con Boeing financiados en virtud de los programas RDT&E se caracterizan debidamente como adquisiciones de servicios no comprendidas en el ámbito del párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[3585] Al realizar su análisis de los efectos de las subvenciones del DOD de conformidad con el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial es consciente de la necesidad de asegurarse de que toma en consideración únicamente los efectos de las medidas del DOD que ha constatado que constituyen subvenciones específicas. Las Comunidades Europeas han presentado sus argumentos relativos al perjuicio grave en relación con los efectos de las medidas del DOD sobre todo basándose en los "elementos de proyecto" específicos del DOD o de programas incluidos en el programa RDT&E, sin establecer distinciones entre los efectos atribuibles a los contratos de compra en el marco de esos programas y los efectos atribuibles a los instrumentos de asistencia. Aunque en el expediente obran pruebas que vinculan instrumentos de asistencia específicos con la financiación proporcionada a través de programas concretos de RDT&E, no hay pruebas suficientes sobre los efectos de esos instrumentos de asistencia que los distingan de los efectos de los programas de RDT&E (con inclusión de los efectos de los contratos de compra financiados en virtud de esos programas) en términos más generales. Sin embargo, como se indica en el párrafo 7.1148 del presente informe, los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso tenían el objetivo explícito de llevar a cabo investigación y desarrollo "de doble uso" y se financiaron fundamentalmente mediante acuerdos de cooperación u otros instrumentos de asistencia.[3586] En estas circunstancias, el Grupo Especial considera sumamente probable que los

[3583] Esos programas son los siguientes: Programa sobre tecnología avanzada de materiales compuestos (ACT); Programa sobre tecnología subsónica avanzada (AST); Programa básico sobre investigación y tecnología (R&T Básico); Programa de investigación sobre alta velocidad (HSR); Programa sobre ciencias informáticas aeronáuticas (CAS) del Programa sobre informática y comunicaciones de alto rendimiento (HPCC); Programa de seguridad de la aviación; Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas (QAT); y Programa sobre sistemas de aeronaves (VSP).

[3584] Según se indica en el párrafo 7.1114 del presente informe, las Comunidades Europeas han impugnado la financiación relacionada con tecnologías "de doble uso" supuestamente proporcionada a Boeing en el marco de 13 programas para "aeronaves en general" y 10 programas para "aeronaves militares".

[3585] Véanse los párrafos 7.1171 y 7.1187 del presente informe.

[3586] Véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 321, párrafo 22. Observamos que los Estados Unidos han identificado dos contratos de compra financiados en virtud del programa de ciencia y

efectos de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso se refieran a los efectos de los instrumentos de asistencia financiados mediante esos programas. El Grupo Especial no puede hacer una suposición similar en relación con los argumentos y las pruebas relativos a los efectos de los demás programas de RDT&E, por un lado, y los efectos de los acuerdos de asistencia financiados en virtud de esos programas, por otro. El Grupo Especial considera que en el expediente no obran pruebas suficientes de que esos otros programas de RDT&E financiaran fundamentalmente instrumentos de asistencia, y no contratos de compra o una mezcla de instrumentos de asistencia y contratos de compra. El resultado final es que las Comunidades Europeas no han presentado argumentos ni pruebas suficientes en relación con los efectos de los instrumentos de asistencia financiados mediante programas de RDT&E, excepto en relación con los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso.

7.1702 Las Comunidades Europeas aducen que, en general, *de no ser por* las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos: i) Boeing no podría haber puesto en marcha en abril de 2004 una familia de LCA 787 con las numerosas economías de costo operativo y mejoras en la comodidad de los pasajeros que la han convertido en un éxito comercial tan importante en relación con el A330 y el A350 original[3587]; y ii) Boeing no podría haberse obligado contractualmente a efectuar entregas en número significativo de aeronaves 787 a partir de 2008.[3588] Las Comunidades Europeas consideran que las características técnicas más importantes del 787 que "derivan de subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos otorgadas con apoyo gubernamental de los Estados Unidos" consisten en el empleo de materiales compuestos en el fuselaje, las alas e instrumentos y procedimientos de fabricación.[3589] Al evaluar el fundamento de estos argumentos, el Grupo Especial considerará principalmente los materiales relativos a investigaciones llevadas a cabo por Boeing y McDonnell Douglas en el marco de programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en la esfera de los materiales compuestos y las respectivas tecnologías aplicadas al 787, en particular a través de los programas ACT, AST y R&T Básico, que a juzgar por las pruebas parecen los programas de mayor importancia comercial y tecnológica a este respecto.

7.1703 El Grupo Especial ha examinado detenidamente las pruebas que se le han presentado acerca de la naturaleza de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos otorgadas por autoridades federales de los Estados Unidos. El Grupo Especial considera que esas pruebas, junto con otros factores contextuales, respaldan el argumento de las Comunidades Europeas de que esas subvenciones tuvieron "efectos tecnológicos" en relación con el 787 y, por esa vía de transmisión, han causado perjuicio grave en el sentido del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Explicaremos más adelante los fundamentos de esta conclusión.

7.1704 El Grupo Especial considera que su análisis de las subvenciones federales estadounidenses en litigio tiene que efectuarse en el contexto de sus objetivos de política generales. Numerosas declaraciones que constan en el expediente demuestran que esas subvenciones tenían entre sus

---

tecnología de fabricación; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 321, párrafo 22, nota 32. Los efectos de estos contratos de compra no se han tenido en cuenta en la evaluación que el Grupo Especial ha realizado de los efectos de los instrumentos de asistencia financiados a través del programa de ciencia y tecnología de fabricación.

[3587] Según las Comunidades Europeas, Boeing habría "demorado años más", y habría tenido que emplear mucho más de su propio dinero; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 199.

[3588] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 199.

[3589] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1351. Véase también, la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 750 y el anexo C, párrafo 188. Los Estados Unidos hacen referencia a la tecnología de los materiales compuestos como "la médula de los argumentos de las CE sobre la tecnología"; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 17.

objetivos fundamentales mejorar la competitividad y acrecentar la cuota de mercado de la rama de producción estadounidense, y de Boeing en particular, frente a sus competidores internacionales.[3590]

7.1705 Por ejemplo, el Director de la NASA en Langley ha declarado lo siguiente:

> "El objetivo de la NASA en Langley y de los demás centros aeronáuticos es aportar tecnologías que garanticen la preeminencia de la aeronáutica estadounidense. Cuando Boeing saca un producto estrella como el 777, que utiliza tantos productos de tecnología de la NASA como los que hay en ese avión, reafirma la razón de nuestra existencia, lo que es para nosotros muy gratificante."[3591]

7.1706 La Oficina Presupuestaria del Congreso de los Estados Unidos, por su parte, observó lo siguiente:

> "La Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA) financia el desarrollo de tecnología y los sistemas destinados a la utilización por aviones comerciales -tanto subsónicos como supersónicos- con el objetivo explícito de preservar la parte de los Estados Unidos en el mercado mundial de esos aviones, actual y futura."[3592]

7.1707 Más específicamente, en lo que respecta al Programa ACT, en un informe de contratista de la NASA se formulan las siguientes observaciones acerca de los beneficios resultantes de la financiación por la NASA:

> "El dominio mundial en las ventas de aeronaves de transporte por la rama de producción estadounidense se ve amenazado por competidores extranjeros. El ángulo inferior izquierdo del gráfico 2-1 muestra que el consorcio europeo Airbus Industrie ha captado una parte de mercado a expensas de los fabricantes estadounidenses. Boeing ha quedado como único fabricante estadounidense de aeronaves que hace frente al desafío de Airbus sin pérdida de cuota de mercado. La financiación de investigaciones por el Gobierno de los Estados Unidos, como la del Programa ACT de la NASA, ayuda a Boeing y otros fabricantes estadounidenses de aeronaves a desarrollar tecnología avanzada y mantener su competitividad en los mercados mundiales.
>
> ...
>
> Boeing es el mayor productor del mundo de aeronaves de transporte comercial, y conserva una cuota de mercado superior al 57 por ciento respecto de todo el mundo y superior al 80 por ciento respecto de los Estados Unidos. Esto rinde grandes beneficios a la economía estadounidense. Alrededor del 75 por ciento de las ventas de Boeing son exportaciones, lo que contribuye a la reducción del déficit comercial del país. Cada 1.000 millones de dólares de ventas de aviones estadounidenses crea unos 30.000 años de trabajo/hombre, de los cuales un 87 por ciento se cumple en los Estados Unidos. El Grupo de Aeronaves Comerciales de Boeing ha desembolsado

---

[3590] El Grupo Especial recuerda que en su análisis acerca de si las medidas de la NASA sobre investigación y desarrollo que están en litigio constituyen o no adquisiciones de servicios, constató que uno de los propósitos principales de la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA en general, y de ocho de sus programas aeronáuticos en litigio, consiste en transferir tecnología a la rama de producción estadounidense con el fin de mejorar la competitividad estadounidense frente a competidores extranjeros.

[3591] Filmación de vídeo del Director de Langley, Dr. J.F. Creedon, en una visita del Boeing 777, Centro de Investigaciones de Langley, LV-1998-00023, CE - Prueba documental 287.

[3592] *Reducing the Deficit: Spending and Revenue Options*, Oficina Presupuestaria del Congreso, marzo de 1997, CE - Prueba documental 307, página 152.

> hasta 10.000 millones de dólares por año en bienes y servicios producidos por más de 5.000 proveedores dispersos en los Estados Unidos (véase el gráfico 2-2). El mantenimiento de la posición que ocupa la industria estadounidense de las aeronaves en el mercado es decisivo para preservar empleos calificados y altamente remunerados, una base industrial eficaz y la balanza comercial."[3593]

7.1708 Con respecto al Programa AST, Wesley L. Harris, Administrador Adjunto de la NASA para la Aeronáutica, declaró que "el objetivo del Programa de la NASA sobre tecnología subsónica avanzada (AST) es proporcionar a la rama de producción estadounidense una ventaja competitiva que le permita recuperar su cuota de mercado, mantener una balanza comercial muy positiva y aumentar el empleo en los Estados Unidos".[3594] En un informe de contratista de la NASA también se indicó que se evaluaba el éxito a largo plazo del Programa AST, entre otros criterios, según "su contribución a una mayor cuota de mercado de los productores estadounidenses de aeronaves civiles y sus partes".[3595] Un estudio encomendado por la NASA sobre las consecuencias de las tecnologías de diseño integrado de las alas presenta estimaciones del aumento de ingresos por ventas de los fabricantes estadounidenses que se esperaba obtener mediante esas tecnologías.[3596] Con respecto al Programa R&T Básico, la NASA ha declarado que ese Programa era "decisivo para el predominio tecnológico en el mercado aeroespacial mundial" y que los objetivos de ese Programa estaban "impulsados por la necesidad de reducir los costos de los productos y captar una mayor cuota de mercado".[3597]

Estructura y diseño de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos

7.1709 Las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos están organizadas como contratos multianuales de investigación y desarrollo que se financian mediante programas específicos de investigación y desarrollo aeronáuticos. Esos programas tienen lo que podría calificarse como objetivos o propósitos generales, que se procura alcanzar mediante el logro de determinados objetivos técnicos. Las subvenciones a la investigación y desarrollo que comprenden los programas reflejan los objetivos de los programas de investigación y desarrollo mediante los cuales se financian, y con ese fin estipulan sus propios objetivos, así como metas de resultados técnicos más específicos. El Grupo Especial resumirá a continuación las pruebas referentes al diseño de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio. El examen de esas pruebas por el Grupo Especial indica que la NASA manifiesta de manera sistemática y generalizada los objetivos y la motivación de sus programas de investigación y desarrollo aeronáuticos como el fomento de la competitividad de la industria aeronáutica estadounidense mediante el desarrollo de tecnologías que conduzcan a productos superiores y de menor costo. Las esferas concretas abarcadas por esos programas de investigación y desarrollo parecen haber sido escogidas sobre la base de su probable contribución al desarrollo comercial de tecnologías que se consideraban de especial importancia estratégica para promover la competitividad de la rama de producción estadounidense. En estrecha relación con ello, las pruebas indican que las actividades de investigación y desarrollo se efectuaban a menudo a instancias de la industria estadounidense y en estrecha colaboración con ella. Aunque las investigaciones llevadas a cabo por Boeing mediante programas de investigación y desarrollo de la NASA no se emprendían

---

[3593] *Advanced Technology Composites Fuselage - Program Overview*, páginas 2-1 y 2-2, CE - Prueba documental 330.

[3594] *Statement of Wesley L. Harris*, Administrador Adjunto de la NASA para la Aeronáutica, ante la Subcomisión de Tecnología, Medio Ambiente y Aviación de la Cámara de Representantes, 10 de febrero de 1994, CE - Prueba documental 359, página 5.

[3595] Eileen Roberts y otros, *Aviation Systems Analysis Capability Executive Assistant Development, NASA/CR-1999-209119, Logistics Management Institute*, marzo de 1999, CE - Prueba documental 358, página 1-1.

[3596] Abel A. Fernandez, *An Impact Analysis of a NASA Aeronautics Research Project: The Integrated Wing Design Project*, CE - Prueba documental 31.

[3597] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 2002*, CE - Prueba documental 398, SAT 4.1-4; y *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1996*, CE - Prueba documental 398, SAT 4-4.

directamente como parte del desarrollo y la producción de determinadas aeronaves civiles, los programas de investigación y desarrollo de la NASA procuraban fomentar la capacidad de Boeing de desarrollar tecnologías con fines comerciales.[3598]

Programa sobre tecnología de materiales compuestos avanzados

7.1710 La NASA puso en marcha en 1988 el Programa ACT como un importante programa nuevo referente a estructuras primarias de materiales compuestos para las alas y el fuselaje.[3599] El Programa tenía por objeto el desarrollo de materiales, métodos de mecánica estructural, conceptos de diseño y procedimientos de fabricación que ofreciesen posibilidades de fabricar estructuras de materiales compuestos de mejor rendimiento que las estructuras de aluminio. En el proyecto de presupuesto de 1997 de la NASA para el ACT se expusieron los objetivos de ese Programa en los siguientes términos:

> "*{A}umentar la competitividad de la rama de producción aeronáutica estadounidense poniendo a los fabricantes de aeronaves comerciales* en situación de extender a las alas y los armazones, al final de esta década, la aplicación de los materiales compuestos que ahora se utilizan en las estructuras secundarias. La resistencia de la rama de producción a utilizar materiales compuestos se basa en razones económicas. Aunque el nivel alcanzado actualmente por la tecnología de los materiales compuestos permite prever una mejora del rendimiento de las aeronaves y una reducción de sus costos de explotación gracias a la disminución del peso estructural, esto se logra a expensas de un aumento de los costos de fabricación, que actualmente son el doble que en el caso del aluminio. El objetivo de este Programa es verificar diseños de estructuras de materiales compuestos cuyos costos de adquisición sean del 20 al 25 por ciento menores y cuyo peso sea del 30 al 50 por ciento menor que los de una aeronave de aluminio proyectada para la misma carga y misión."[3600]

7.1711 La NASA adjudicó 15 contratos en el primer trimestre de 1989 a participantes que incluían a fabricantes de células de aeronaves comerciales y militares (como Boeing, McDonnell Douglas y Lockheed Corporation), empresas dedicadas al desarrollo y suministro de materiales, universidades y laboratorios gubernamentales.[3601] En el Programa ACT se establecieron equipos de investigación primaria en las esferas técnicas particulares del revestimiento multicintas automatizado, tecnologías de modelado por inyección de resina y costura y preformas textiles. Cada una de esas esferas técnicas tenía un contratista principal de fabricación de células de aeronaves: Boeing (revestimiento multicintas automatizado)[3602], McDonnell Douglas (modelado por inyección de resina y costura)[3603] y

---

[3598] El Grupo Especial destaca que, como los programas de investigación y desarrollo de la NASA en litigio están claramente vinculados con objetivos industriales y comerciales, esos programas no suponen "investigación básica", que hasta el 1º de enero de 2000 era "no recurrible" en virtud de las disposiciones del artículo 8 del Acuerdo SMC.

[3599] Las Comunidades Europeas califican el Programa ACT de la NASA, incluida su continuación a través del Programa AST y el Programa R&T Básico, como *los programas más importantes del Gobierno de los Estados Unidos* que contribuyeron al desarrollo por Boeing de tecnologías de materiales compuestos para el 787; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 26. Sin cursivas en el original.

[3600] *NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997*, CE - Prueba documental 321, parte referente al ejercicio fiscal 1997, SAT 4-21.

[3601] John G. Davis, Jr., *Overview of the ACT Program*, en John G. Davis, *Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154*, 4 a 7 de noviembre de 1991, CE - Prueba documental 810, página 8.

[3602] También integraban el equipo sobre colocación automática de fibras Hércules, la Universidad de Stanford, la Universidad de Utah, la División de Materiales de la NASA en Langley y la División de Mecánica Estructural de la NASA en Langley; John G. Davis Jr., *Overview of the ACT Program*, en John G. Davis,

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Lockheed (preformas textiles).[3604] Además, diversas organizaciones prestaron apoyo a actividades genéricas de investigación y desarrollo que se iniciaron en las primeras etapas del Programa.[3605]

7.1712 El contrato adjudicado a Boeing constituyó, dentro del Programa ACT, el elemento correspondiente al Programa avanzado sobre fuselaje de tecnología de materiales compuestos (ATCAS)[3606], que tenía por principal objetivo "desarrollar una tecnología integrada y demostrar un nivel de confianza que permitiera el aprovechamiento, en condiciones convenientes de costo y peso, de materiales compuestos avanzados para las estructuras primarias de futuras aeronaves, especialmente en fuselajes presurizados".[3607] El contrato adjudicado a Douglas Aircraft Company (posteriormente, McDonnell Douglas) constituyó dentro del Programa ACT el elemento referente a las Estructuras primarias innovadoras de materiales compuestos (ICAPS).[3608] Este contrato tenía por objetivo general desarrollar y exponer una tecnología de fabricación de estructuras primarias de materiales compuestos para aeronaves de transporte y de combate, que correspondían a la tecnología de 1990.[3609]

7.1713 El Programa ACT concluyó formalmente en 1995, en las primeras etapas de su Fase C. La Fase C del Programa estaba prevista como de diseño, construcción y ensayo de los principales componentes de células de aeronaves y la demostración de la madurez de la tecnología para su aplicación en la siguiente generación de aeronaves de transporte comercial subsónicas. Aunque el

---

Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4 a 7 de noviembre de 1991, CE - Prueba documental 810, página 8.

[3603] También integraban el equipo de investigación sobre modelado por inyección de resina y costura Dow Chemical, la División de Materiales de la NASA en Langley y la División de Mecánica Estructural de la NASA en Langley; John G. Davis Jr., *Overview of the ACT Program*, en John G. Davis, *Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154*, 4 a 7 de noviembre de 1991, CE - Prueba documental 810, página 8.

[3604] También integraban el equipo de investigación sobre preformas textiles Grumman, Rockwell International, BASF, la División de Materiales de la NASA en Langley, la División de Mecánica Estructural de la NASA en Langley y la División de Dinámica Estructural de la NASA en Langley; John G. Davis Jr., *Overview of the ACT Program*, en John G. Davis, *Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154*, 4 a 7 de noviembre de 1991, CE - Prueba documental 810, página 8.

[3605] Esas organizaciones fueron la Universidad de Utah, Sikorsky, la Universidad de California en Davis, la Universidad de Delaware, Northrop y diversas divisiones de la NASA; John G. Davis Jr., *Overview of the ACT Program*, en John G. Davis, *Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154*, 4 a 7 de noviembre de 1991, CE - Prueba documental 810, página 8.

[3606] En un informe de contratista de la NASA de 1997, Boeing describe el Programa ATCAS como iniciado en 1989 mediante el contrato de la NASA NAS1-18889, que era parte esencial de la iniciativa ACT, patrocinada por la NASA. El informe describe a continuación la Tarea 2 del contrato general sobre desarrollo de materiales (contrato de la NASA NAS1-20013), que fue adjudicado en 1993, como una prórroga de los trabajos del ATCAS. Se afirma en el informe que esos dos contratos se referían a las Fases A y B, relativas a la selección de conceptos y el desarrollo de tecnologías. Se inició otro contrato (contrato de la NASA NAS1-20553, calificado como Fase C) para verificar la tecnología a gran escala: L.B. Ilcewicz y otros, *Advanced Technology Composite Fuselage-Program Overview, NASA Contractor Report 4734*, abril de 1997, CE - Prueba documental 808, párrafo 2-0.

[3607] L. B. Ilcewicz y otros, *Advanced Technology Composite Fuselage-Program Overview, NASA Contractor Report 4734*, abril de 1997, CE - Prueba documental 808, párrafo 4-1.

[3608] El Programa ICAPS se puso en práctica mediante el contrato de la NASA NAS1-18862, con McDonnell Douglas Corporation, sobre estructuras primarias de materiales compuestos innovadores para aeronaves, 31 de marzo de 1989; CE - Prueba documental 331.

[3609] Eran sus objetivos concretos: i) el desarrollo y la exposición de conceptos innovadores sobre preformas de fibra tejidas o cosidas e impregnación de matrices con resina para las estructuras de las alas y el fuselaje de aeronaves de transporte; ii) la demostración de procedimientos avanzados de colocación de cables de filamentos para las estructuras de fuselajes de aviones de transporte; y iii) la demostración del empleo de materiales termoplásticos mediante técnicas de fabricación avanzadas para las estructuras de los fuselajes de aeronaves de combate.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Programa ACT finalizó en las primeras etapas de la Fase C, la financiación de investigaciones sobre materiales compuestos avanzados relacionados con fuselajes de esos materiales continuó desde 1996 hasta 2000 a través del elemento "materiales y estructuras" del Programa de R&T Básico de la NASA, mientras que la financiación de investigaciones sobre materiales compuestos avanzados relacionados con las alas continuó desde 1996 hasta 1999 a través del elemento "materiales compuestos" del Programa AST de la NASA.[3610]

Programa sobre tecnología subsónica avanzada

7.1714 Como ya se ha explicado, después de la conclusión del Programa ACT, en 1995, la NASA siguió financiando los elementos del Programa de investigación referentes a las alas de materiales compuestos (es decir, el Programa ICAPS) mediante un elemento sobre materiales compuestos recientemente iniciado que se había añadido en 1995 al Programa AST.[3611] El aspecto del Programa AST que tiene pertinencia para la argumentación de las Comunidades Europeas acerca del diseño estructural y aerodinámico del 787 es el diseño integrado de las alas (IWD). El aspecto del Programa AST pertinente respecto de la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la arquitectura "más eléctrica" del 787 es el proyecto de "mandos de vuelo por fibra óptica y accionamiento eléctrico" ("Fly-by-Light/Power-by-Wire" (FBL/PBW)) y, en particular, su elemento referente al accionamiento eléctrico (PBW).[3612] El aspecto del Programa AST que es pertinente respecto de los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la tecnología de reducción de los ruidos en el 787 es el respectivo elemento del Programa AST.

7.1715 El Programa AST de la NASA tenía por objeto inicialmente acelerar el desarrollo de tecnologías fundamentales y de gran rentabilidad para mantener la ventaja de rendimiento y de costo de las aeronaves de transporte subsónicas estadounidenses en el mercado mundial, y asegurar su funcionamiento eficiente y seguro en el Sistema Aeroespacial Nacional.[3613] En el proyecto de presupuesto de la NASA para 1998 se dice que uno de los indicios de éxito del programa es el grado de contribución de la NASA a "la maduración de la tecnología que permitirá a los fabricantes estadounidenses captar una parte mayor del mercado mundial de aeronaves civiles".[3614]

7.1716 El objetivo de la parte del Programa AST referente a los materiales compuestos se explicó como "el desarrollo y la verificación, a escala completa, de la tecnología de las estructuras de materiales compuestos, incluida la verificación de los conceptos de diseño, los materiales estructurales y los métodos de fabricación, necesarios para unir alas de materiales compuestos con fuselajes de materiales del mismo tipo, obteniendo a la vez economías de peso y de costo en relación

---

[3610] *NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997*, CE - Prueba documental 321, parte referente al ejercicio fiscal 1997, SAT 4-21.

[3611] En el proyecto de presupuesto de la NASA para el Programa AST correspondiente al ejercicio fiscal 1996 se indica que en 1996, sobre la base de la tecnología desarrollada en la Fase B, recientemente completada, del Programa ACT de la NASA, el nuevo elemento referente a materiales compuestos del Programa AST aceleraría los esfuerzos para validar la aplicación de materiales compuestos a las alas de los aviones comerciales completando la descripción básica de la aeronave y el pliego de prescripciones para las estructuras de materiales compuestos, la determinación de los posibles materiales, así como las cuestiones comerciales y de sensibilidad relativas al costo y el peso; *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1996, SAT 4-42.

[3612] Los mandos de vuelo por fibra óptica sustituyen los actuales sistemas de control de vuelo eléctricos por sistemas de fibra óptica de bajo peso y gran seguridad que eliminan los problemas de interferencia electromagnética de los mandos de vuelo eléctricos. El accionamiento eléctrico supone la sustitución de los mecanismos hidráulicos por sistemas eléctricos.

[3613] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1993, RD12-27.

[3614] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1998, SAT 4.1-30.

con los aviones de transporte comercial convencionales de metal".[3615] En 1996, los objetivos de la parte del Programa AST referente a los materiales compuestos se expusieron en los siguientes términos:

> "La resistencia de la rama de producción de aeronaves a utilizar materiales compuestos se basa en razones económicas. Aunque el nivel alcanzado actualmente por la tecnología de los materiales compuestos permite prever una mejora del rendimiento de las aeronaves y una reducción de sus costos de explotación gracias a la disminución del peso estructural, esto se logra a expensas de un aumento de los costos de fabricación, que actualmente son el doble que en el caso del aluminio. Los objetivos del elemento relativo a los materiales compuestos son reducir el peso de las aeronaves civiles en un 30 o un 50 por ciento y su costo en un 20 o un 25 por ciento en comparación con las aeronaves metálicas actuales. Esto representa un posible ahorro directo del 16 por ciento en los costos de explotación para las líneas aéreas y aumenta la competitividad de las aeronaves construidas en los Estados Unidos. En cooperación con la rama de producción y la FAA, se realizan investigaciones a fin de validar la tecnología necesaria para la aplicación de nuevas técnicas de fabricación con materiales compuestos, como la costura a través del espesor y el moldeo por transferencia de resina, las preformas textiles y el revestimiento multicintas avanzado, en las alas de las aeronaves."[3616]

7.1717 La NASA expuso los objetivos de su proyecto IWD en los siguientes términos:

> "Los criterios actuales en materia de diseño aerodinámico de aviones comerciales se basan en métodos que desarrollan el diseño de diversos componentes de las alas de forma independiente, lo que da lugar a que el ciclo del diseño aerodinámico resulte a la vez prolongado y oneroso. Se están desarrollando nuevos métodos de diseño que consideran de forma integrada las tecnologías de aerodinámica de las alas y sus componentes. Para lograr ese objetivo se están llevando a cabo investigaciones sobre las técnicas de medición y ensayo y las disciplinas de la hipersustentación, la integración de la célula y la propulsión, el diseño de las alas y el control del flujo laminar. Se están desarrollando nuevos conceptos, métodos de diseño, fabricación de modelos y técnicas de ensayo a fin de dotar a la industria de una capacidad integrada que le permita lograr mejores rendimientos de las aeronaves a menor costo. Además, los nuevos métodos se integrarán en un proceso de diseño y ensayo que abreviará el ciclo del diseño aerodinámico en un 25 por ciento."[3617]

Además, la NASA declaró en 1997 que los procedimientos integrados de diseño y ensayo permitirían:

> "{L}ograr una abreviación global de un año en el tiempo total de desarrollo de la aeronave en comparación con el ciclo básico de desarrollo de los productos

---

[3615] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1995, SAT 4-33.

[3616] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1996, SAT 4-38. En 1997 se modificó este objetivo reconociendo que el interés del sector no se refería solamente a los costos comparativos de los materiales compuestos, sino también a su solidez y posibilidades de reparación. Además, se modificaron las metas respecto de la reducción del peso y del costo, de la siguiente forma: reducir el peso de los aviones civiles en un 10 a un 30 por ciento y su costo en un 10 a un 20 por ciento, lo que se traduciría en la posibilidad de economías de costo de explotación directos de un 5 por ciento para las líneas aéreas; *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1997, SAT 4-37.

[3617] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1996, SAT 4-36.

> establecido en 1995. Además, los nuevos procedimientos de diseño y ensayo se utilizarán para obtener diseños validados y de gran eficiencia para el vuelo a velocidad de crucero y a baja velocidad, incluyendo los efectos de la integración de los sistemas propulsores. Esto permitirá una disminución de un 4 por ciento en el costo total de explotación de las aeronaves (TAROC) en relación con los niveles básicos de tecnología establecidos en 1995."[3618]

7.1718 Dentro del Programa AST de la NASA, el elemento FBL/PBW tenía por objeto desarrollar una arquitectura de sistemas más eléctricos para las aeronaves civiles. Más concretamente, procuraba "desarrollar y demostrar la tecnología de un sistema eléctrico secundario más eléctrico y generar suficiente confianza respecto de esa tecnología mediante la realización de ensayos para que las líneas aéreas comenzasen a incorporarla en la flota civil".[3619] En el proyecto de presupuesto de la NASA para el Programa AST se indica que el componente FBL/PBW del Programa AST tenía por objetivo general obtener sistemas de control y gestión de la electricidad de bajo peso, gran seguridad e inmunes a los efectos electromagnéticos para las aeronaves de transporte civil subsónicas avanzadas.[3620]

7.1719 La parte del Programa AST referente a la reducción del ruido era un programa de tecnología especializada destinado a desarrollar técnicas de reducción del ruido para las empresas estadounidenses de fabricación de aeronaves comerciales a fin de mejorar su competitividad y cumplir prescripciones ambientales nacionales e internacionales y facilitar el crecimiento del mercado.[3621] Esa parte del programa estaba destinada a desarrollar técnicas de reducción del ruido para su disminución en la fuente, la aeroacústica de la barquilla, la integración de los motores y la célula, el ruido en el interior, y procedimientos de vuelo para reducir el ruido en el entorno de los aeropuertos, manteniendo a la vez una alta eficiencia mediante el desarrollo y la validación sistemáticos de las técnicas de reducción del ruido.[3622]

7.1720 En el proyecto de presupuesto de la NASA para el Programa AST correspondiente a 1998 se señala también que, con el fuerte incremento de la competencia extranjera, la tecnología es "indispensable para contribuir a preservar la cuota de mercado de la rama de producción aeronáutica estadounidense, los puestos de trabajo y la balanza comercial".[3623]

7.1721 En 1999 se puso fin al Programa AST a fin de concentrar los recursos en objetivos nacionales de gran prioridad, como las emisiones de los motores de las aeronaves y el tráfico excesivo en los aeropuertos.[3624] En los proyectos de presupuesto para 2000 y 2001 se indica que, en el marco del Programa AST, se desarrollaban agresivamente planes de transición tecnológica a fin de atenuar el

---

[3618] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1997, SAT 4-36.

[3619] *Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, CE - Prueba documental 366; y *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1994, RD9-36.

[3620] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1995, SAT 4-29.

[3621] *NASA Memorandum to Research and Focused Branch*, página 4, CE - Prueba documental 365.

[3622] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1996, SAT 4-36.

[3623] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 1998, SAT 4.1-30.

[3624] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 2001.

considerable riesgo que la terminación anticipada del Programa creaba para el éxito de la transferencia de tecnología a las empresas.[3625]

Programa R&T Básico

7.1722 A partir de 1996, la financiación de los trabajos en materia de estructuras de fuselajes de materiales compuestos que antes se había asignado al Programa ACT continuó en el marco de la parte del Programa R&T Básico referente a "materiales y estructuras" (denominado después "Programa sobre sistema de células de aeronaves" cuando en 1997 se reorganizó el Programa R&T Básico).

7.1723 El aspecto del Programa R&T Básico que es pertinente a los efectos de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el diseño aerodinámico y estructural del 787 es el "programa de investigación y tecnología aerodinámicas". Esta parte del Programa R&T Básico se formó en 1992.[3626] El Programa R&T Básico fue reorganizado en 1997, a partir de lo cual la investigación sobre aerodinámica se llevó a cabo en más de una de las partes de ese Programa.[3627]

7.1724 La parte del Programa R&T Básico que es pertinente a los efectos de los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a los sistemas de diagnóstico del estado de los componentes del 787 era el "programa de investigación y tecnología de sistemas de vuelo".

7.1725 El Programa R&T Básico de la NASA tenía objetivos que ésta explicaba así:

> "{A}ctuar como base esencial de servicios y conocimientos técnicos que resuelva una amplia gama de problemas tecnológicos y aeronáuticos en interés de la nación. El programa tiene por objeto ofrecer un entorno multidisciplinario de alta tecnología que permita el desarrollo de conceptos y métodos aeroespaciales nuevos, y hasta revolucionarios, para su aplicación en la industria."[3628]

7.1726 El proyecto de presupuesto del Programa R&T Básico de la NASA para 1997 contiene la siguiente formulación de una estrategia para el logro de sus objetivos:

> "La posición de vanguardia que ocupan los Estados Unidos en la aeronáutica enfrenta hoy un grave desafío por una competencia internacional agresiva. La competitividad futura del país depende de que la NASA logre adelantos sostenidos en materia de aeronáutica. Son elementos esenciales de la contribución de la NASA a la industria aeronáutica la corriente de nuevas ideas y conceptos, la posibilidad de reaccionar con rapidez ante problemas técnicos imprevistos y los conocimientos fundamentales creados por el Programa R&T Básico."[3629]

[3625] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal 2000, parte referente al ejercicio fiscal 2001, SAT 4.1-36.

[3626] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, parte referente al ejercicio fiscal 1992, CE - Prueba documental 398, RD12-3.

[3627] Véase Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 126, donde Wacht analiza los logros del programa según las diferentes disciplinas aeronáuticas y no la clasificación del programa, debido a la modificación de la estructura de este último.

[3628] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, parte referente al ejercicio fiscal 1999, SAT 4.1.2.

[3629] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, parte correspondiente al ejercicio fiscal 1997, SAT 4-5. Véase también *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, parte referente al ejercicio fiscal 1998, SAT 4.1-3.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1727 Los objetivos de la parte del Programa R&T Básico referente a materiales y estructuras incluían el desarrollo de tecnologías de estructuras y materiales tendientes a una mayor eficiencia, la reducción del costo de las aeronaves de la próxima generación y el mejoramiento de la competitividad de la próxima generación de aeronaves proporcionando materiales avanzados para las células primarias de las aeronaves y las estructuras de los motores.[3630] La parte del Programa R&T Básico relativa a investigación y tecnología aerodinámicas tenía por objetivo proporcionar una tecnología nueva y validada, aplicable a las futuras aeronaves militares y civiles de los Estados Unidos, desde velocidades subsónicas hasta las hipersónicas.[3631]

Programa de investigación sobre alta velocidad

7.1728 El Programa HSR de la NASA era un programa de desarrollo tecnológico especializado destinado a hacer posible el desarrollo de aeronaves civiles de alta velocidad (supersónicas) ("HSCT").[3632] El Programa se desarrolló en dos fases, iniciándose la Fase I en 1990 y la Fase II en 1994.[3633] La Fase I tenía por objeto definir "la compatibilidad de las HSCT con las necesidades del medio ambiente en las esferas de los efectos atmosféricos, el ruido en lugares habitados y el estampido sónico, y ... establecer las bases tecnológicas necesarias para atender esas necesidades".[3634] Los objetivos del Programa HSR se exponían al comienzo de la Fase I en los siguientes términos:

> "Los estudios han indicado que, en ciertas condiciones económicas y con suficiente desarrollo tecnológico, las futuras aeronaves de alta velocidad podrían resultar económicamente competitivas con las aeronaves subsónicas para grandes distancias. En la actualidad, sin embargo, los decisivos problemas ambientales relativos al impacto atmosférico, el ruido en los aeropuertos y el estampido sónico plantean grandes desincentivos al sector privado para llevar adelante esas investigaciones y esa tecnología. El programa de investigación sobre alta velocidad procurará la solución de estos problemas ambientales y desarrollará las bases para evaluar los adelantos tecnológicos que pueden ofrecer la necesaria compatibilidad ambiental."[3635]

7.1729 La Fase II del Programa estaba orientada a "tratar tecnologías esenciales que la industria aeronáutica estadounidense necesita para adoptar decisiones fundamentadas sobre el desarrollo y la producción futuros de HSCT".[3636] Al comienzo de la Fase II, el objetivo del Programa HSR se expresaba del siguiente modo:

> "Los estudios de la rama de producción ... han determinado la existencia de un mercado considerable para futuras aeronaves civiles de alta velocidad (HSCT) destinadas a atender el mercado del transporte a grades distancias, que se encuentra en acelerado crecimiento ... Aunque la tecnología actual es insuficiente, los estudios indican también que una HSCT compatible con las necesidades del medio ambiente y

---

[3630] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, parte referente al ejercicio fiscal 1995, SAT 4.7.

[3631] *NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004*, CE - Prueba documental 398, parte referente al ejercicio fiscal 1995, SAT 4.5.

[3632] "*US Supersonic Commercial Aircraft, Assessing NASAs High Speed Research Program*", CE - Prueba documental 319, página 1.

[3633] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991 - FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 1994, RD9-31 y RD9-33.

[3634] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991 - FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 1994, RD9-31.

[3635] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991 - FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 1991, RD12-35.

[3636] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991 - FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 1994, RD9-33.

económicamente competitiva podría alcanzar la maduración mediante actividades agresivas de desarrollo y aplicación de tecnologías."[3637]

7.1730 Boeing y McDonnell Douglas fueron los principales contratistas de células de aeronaves en el Programa HSR, y esta esfera de investigación comenzó en la Fase II. Aunque la Fase II de ese Programa se proyectó inicialmente con una duración de ocho años, el Programa quedó cancelado al final de 1999. La NASA explicó esa decisión en su proyecto de presupuesto:

"A comienzos de los años noventa, los estudios indicaban que una HSCT compatible con las necesidades del medio ambiente y económicamente competitiva podría resultar posible mediante un desarrollo tecnológico agresivo. Desde entonces, la NASA concentró sus inversiones en tecnologías precompetitivas de alto riesgo. Aunque la NASA ha seguido logrando éxito y está encaminada a la realización de los objetivos originales del programa, otros análisis de mercado recientes y cálculos de los costos de desarrollo del sector que lo sitúan entre 15.000 y 18.000 millones de dólares han determinado que la HSCT resulte considerablemente menos atractiva para las empresas asociadas con la NASA. Los costos de desarrollo de esa cuantía exponen a la industria aeronáutica a un riesgo financiero considerable. Los análisis actuales indican la necesidad de otras importantes inversiones en tecnología para asegurar una HSCT económicamente viable. En consecuencia, el costo de desarrollo ha llevado al principal fabricante de aeronaves a la conclusión de que no podría introducirse razonablemente una HSCT antes del año 2020. Por estas razones, la rama de producción ha reducido sus compromisos en esta esfera y la escala de sus inversiones. Habida cuenta de otras necesidades apremiantes del Organismo en general, y de la aeronáutica en particular, se podrá fin al Programa HSR al término del ejercicio fiscal 1999."[3638]

Proyecto sobre aeronáutica computacional y comunicaciones de alto rendimiento (HPCC)

7.1731 El Programa HPCC se organizó como un esfuerzo multiinstitucional, con participación de todos los principales organismos interesados en la informática y las comunicaciones de alta velocidad, con inclusión de la NASA, el Departamento de Energía, la Fundación Nacional para las Ciencias, el Organismo de Proyectos de Investigación de Defensa Avanzados, el Departamento de Comercio, el Instituto Nacional de la Salud y el Organismo de Protección del Medio Ambiente.[3639] El proyecto de presupuesto para el Programa HPCC correspondiente a 1992 indica el propósito de la parte del HPCC correspondiente a la NASA en los siguientes términos:

"{A}celerar el desarrollo y la aplicación de tecnología informática de alto rendimiento para atender las necesidades científicas y de ingeniería de la NASA."[3640]

[3637] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991 - FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 1994, RD9-31.

[3638] *NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001*, CE - Prueba documental 343, parte referente al ejercicio fiscal 2000, SAT 4.1-29.

[3639] *NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003*, CE - Prueba documental 373, parte referente al presupuesto de 1992, RD2-12.

[3640] *NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003*, CE - Prueba documental 373, parte referente al presupuesto de 1992, RD2-12.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1732 Además, en una hoja informativa elaborada por la NASA se afirma que el Programa HPCC tenía los siguientes objetivos:

> "{I}mpulsar el desarrollo de sistemas y aplicaciones de alto riesgo y alta rentabilidad que más beneficien a los Estados Unidos ... acelerando los cambios en las esferas de investigación que respaldan las misiones aeronáuticas, terrestres y espaciales de la NASA."[3641]

7.1733 El Programa HPCC consistía en cuatro elementos, uno de los cuales era el proyecto sobre aeronáutica computacional ("CAS"), el de mayor interés para la industria aeronáutica.[3642] El propósito del proyecto CAS ha sido expuesto de diversas formas, como "abreviar considerablemente la duración del ciclo de diseño de los productos aeroespaciales avanzados, como las futuras aeronaves civiles de alta velocidad"[3643] y "acelerar el desarrollo, la disponibilidad y la utilización de tecnología informática de alto rendimiento por la industria aeroespacial estadounidense, y acelerar el surgimiento de un mercado comercial viable para los proveedores de equipo y programas informáticos, y explotar esa ventaja".[3644] Además, según el proyecto de presupuesto del HPCC:

> "El CAS se propone conseguir avances en los algoritmos y aplicaciones de la aeronáutica, los programas de sistemas y el equipo que permitirán que el rendimiento de los sistemas se multiplique por más de 1.000 a principios del siglo XXI. Estas capacidades computacionales se concebirán con suficiente detalle para que puedan integrarse rápidamente en procesos de diseño y desarrollo económicos que utilizará la rama de producción estadounidense. Aunque el CAS no desarrolla sistemas informáticos de producción, su tecnología y la descripción de los equipos y los programas existentes permitirán que la rama de producción desarrolle sistemas a gran escala y harán más atractivas las iniciativas comerciales en esta esfera."[3645]

7.1734 En la hoja informativa sobre el HPCC se indica lo siguiente:

> "La rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos sólo puede responder eficazmente al aumento de la competencia internacional produciendo productos de mejor calidad en toda la gama a precios asequibles. La capacidad informática de alto rendimiento es fundamental para la obtención de una ventaja competitiva ya que reduce el costo de los productos y la duración de los ciclos de diseño; su introducción en el proceso de diseño representa, no obstante, un riesgo para una empresa comercial que la NASA puede contribuir a atenuar realizando esta investigación. El proyecto CAS cataliza esta evolución de la informática aeroespacial

---

[3641] *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372, página 1.

[3642] Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 122. Los demás elementos del Programa HPCC eran el proyecto sobre ciencias terrestres y espaciales, la parte relativa a infraestructuras y tecnología y aplicaciones, y el proyecto sobre exploración y experimentación a distancia *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372.

[3643] *NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003*, CE - Prueba documental 373, parte referente al ejercicio fiscal 1996, SAT 4-18.

[3644] *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372, página 3.

[3645] *NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003*, CE - Prueba documental 373, parte referente al ejercicio fiscal 2000, SAT 4.1-24.

> y al mismo tiempo señala el rumbo futuro hacia los mercados aeroespaciales para los fabricantes nacionales de ordenadores."[3646]

Programa sobre tecnología de aeronaves silenciosas y Programa sobre sistemas de aeronaves

7.1735 El Programa QAT se apoyó en la parte del Programa AST referente a la reducción del ruido.[3647] El Programa QAT, junto con su predecesor, el programa de reducción de ruidos en el marco del Programa AST, se centró en "desarrollar tecnologías de reducción de ruidos para la rama de producción de aeronaves comerciales de los Estados Unidos con objeto de aumentar su competitividad de modo que permita satisfacer necesidades ambientales nacionales e internacionales, y facilitar el crecimiento del mercado".[3648]

7.1736 A partir de 2003, la NASA clasificó el Programa QAT como parte del Programa sobre sistemas de aeronaves (VSP). El Programa VSP está centrado en el desarrollo de tecnologías rompedoras para futuras aeronaves y vehículos aéreos. Una de sus justificaciones declaradas es la siguiente:

> "Los competidores de los Estados Unidos han adoptado el liderazgo en la aviación como su meta estratégica declarada. Sin una cuidadosa planificación e inversión en nuevas tecnologías, el resultado podría ser un atascamiento a corto plazo, la limitación de la movilidad, la insuficiencia del crecimiento económico y la erosión continuada del liderazgo estadounidense en el sector de la aviación."[3649]

Programa sobre Seguridad de la Aviación (ASP)

7.1737 El Programa sobre seguridad de la aviación se inició en 2000 con el objetivo de desarrollar y demostrar tecnologías que contribuyeran a reducir a la quinta parte para el año 2007, en comparación con el promedio de 1994-1996, los índices de accidentes mortales en la aviación.[3650] En virtud de este Programa, la NASA lleva a cabo investigaciones de alto rendimiento que aprovechan e impulsan la capacidad de investigación del organismo en materia de seguridad. En particular, las investigaciones llevadas a cabo en el marco de este Programa abarcan: i) investigación científica básica y centrada en la disciplina; ii) investigación multidisciplinaria, sobre efectos conjuntos, y relativa a los componentes; iii) integración multidisciplinaria o de subsistemas; y iv) diseño a nivel de sistemas.[3651]

[3646] *The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program*, CE - Prueba documental 372, página 3.

[3647] *NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007*, CE - Prueba documental 384, parte referente al ejercicio fiscal 2002, SAT 4.1-75. A partir de su proyecto de presupuesto para el ejercicio fiscal 2003, la NASA consideró que el Programa QAT formaba parte del Programa sobre sistemas de aeronaves; sin embargo, estableció una partida separada para el Programa QAT en su proyecto de presupuesto para el ejercicio fiscal 2005. Las Comunidades Europeas consideran que el Programa QAT es un programa separado hasta el ejercicio fiscal 2005, y en consecuencia no incluyen las cifras de ese Programa en su análisis sobre los componentes de las LCA distintos de los motores en el Programa sobre sistemas de aeronaves.

[3648] *NASA Memorandum to Research and Focused Branch*, CE - Prueba documental 365, página 4.

[3649] *NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007*, CE - Prueba documental 396, parte referente al ejercicio fiscal 2003, SAT 4-23.

[3650] *NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000-FY 2007*, CE - Prueba documental 382, parte referente al ejercicio fiscal 2000, SAT 4.1-49.

[3651] *NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000-FY 2007*, CE - Prueba documental 382, parte referente al ejercicio fiscal 2007, SAE ARMD2-7.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Program

7.1738 El programa de ciencia y tecnología de fabricación del DOD es un programa institucional de la Fuerza Aérea destinado a lograr y demostrar adelantos en la tecnología de los procedimientos de fabricación, los sistemas de ingeniería de la fabricación y las prácticas industriales, y la introducción de esos adelantos en el diseño, el desarrollo, la adquisición y/o el mantenimiento de sistemas de armas.[3652] Las principales premisas de los programas de ciencia y tecnología de fabricación de la Fuerza Aérea se exponen así: "mejoramiento de los procedimientos y técnicas de fabricación; colaboración con oficinas programáticas gubernamentales, la industria y los sectores académicos; inversiones en tecnologías que están más allá del nivel razonable de riesgo para que los asuma la rama de producción por sí sola; acuerdos de reparto de costos y aplicaciones en múltiples sistemas o para múltiples usuarios; posibilidades de rendimiento significativo de las inversiones; y compromiso de los usuarios respecto de la aplicación".[3653] Los programas de ciencia y tecnología de fabricación establecen procedimientos y prácticas para la reducción de costos y nueva capacidad de fabricación aplicables a sistemas de armas ya existentes, así como a otros nuevos en desarrollo. El Programa "procura lograr que las tecnologías que posibilitan misiones de especial importancia tengan un ciclo de vida asequible, ampliando el acceso a una base industrial capaz, responsable y multiusos con una eficiencia comparable a las principales empresas del mundo".[3654]

Programa de ciencia y tecnología de doble uso

7.1739 Los presupuestos del DOD para el Programa de ciencia y tecnología de doble uso explican el Programa en los siguientes términos:

> "Este programa permite a la Fuerza Aérea impulsar las inversiones de la rama de producción en tecnologías avanzadas que ofrecen ventajas tanto para ella misma como para la Fuerza Aérea. Uno de los objetivos del programa es establecer un instrumento para que la Fuerza Aérea estimule el desarrollo de tecnologías de doble uso que permitan un mayor acceso a las tecnologías comerciales y den lugar a sistemas de defensa asequibles que mantengan la superioridad en el campo de batalla. Un elemento clave del programa es el requisito de que la rama de producción y la Fuerza Aérea compartan los costos, lo cual refuerza el compromiso con la tarea de desarrollo. Los proyectos concretos se establecen mediante una o más convocatorias anuales de concurso. Un segundo objetivo es utilizar, dentro del Programa de ciencia y tecnología de doble uso, el artículo 804 de la Ley de asignaciones a la defensa nacional para el ejercicio fiscal de 1997 (Competencia para realizar otras transacciones) para formar al personal científico y técnico de la Fuerza Aérea en prácticas de contratación comerciales o no tradicionales. Las esferas del desarrollo tecnológico contempladas incluyen los materiales avanzados y la fabricación, sensores asequibles, propulsión avanzada, eficiencia energética y del combustible, sistemas de información y comunicaciones, y sostenimiento de los sistemas de armamento."[3655]

[3652] *Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993*, CE - Prueba documental 431.

[3653] *Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993*, CE - Prueba documental 431.

[3654] *Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, FY 1996-FY 2007* (PE# 0708011F respecto de los ejercicios fiscales 1993 y 1997-2007; y PE# 0603771F respecto del ejercicio fiscal 1996), CE - Prueba documental 431.

[3655] *Dual Use Science & Technology Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0602805F)*, CE - Prueba documental 424.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1740 A la luz del peso de las pruebas que vinculan los programas de investigación y desarrollo de la NASA con ventajas competitivas para la industria aeronáutica estadounidense, junto con la cuantía de las sumas de que se trata y el tiempo durante el cual se prestó esa asistencia, resulta muy difícil para el Grupo Especial imaginar cómo las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos otorgadas a Boeing podrían *no* haber tenido un efecto significativo en su posición competitiva respecto de Airbus. El Grupo Especial considera que no sería muy realista creer que el Gobierno de los Estados Unidos hubiera proporcionado subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la magnitud de las que recibió Boeing (y McDonnell Douglas) entre 1989 y 2006 sin que esas subvenciones contribuyeran de modo auténtico y sustancial a mejorar la competitividad de Boeing. Los objetivos de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso del DOD no están específicamente expresados como destinados a dar una ventaja competitiva a la industria aeronáutica estadounidense. Más bien tienen el objetivo explícito de desarrollar investigación y desarrollo "de doble uso". Con ese fin, prevén la colaboración con la rama de producción para el desarrollo de tecnologías que incluyen procedimientos y prácticas de reducción de costos aplicables en el sector civil. A nuestro juicio, los objetivos de esos programas de RDT&E del DOD también sugieren que las subvenciones financiadas en su marco contribuyen a dar ventajas competitivas a Boeing. No obstante, la conclusión del Grupo Especial de que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos tuvieron "efectos tecnológicos" en relación con el 787 no se apoya únicamente, y ni siquiera principalmente, en las consideraciones generales establecidas en los párrafos precedentes sobre la estructura y el diseño de los programas de investigación y desarrollo en litigio. El Grupo Especial también ha efectuado un examen detallado del funcionamiento efectivo de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos.

Funcionamiento de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos

7.1741 Como ya hemos concluido, en nuestro análisis acerca de si las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio constituyen o no adquisiciones de servicios, las pruebas relativas a la investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA indican que la labor cumplida por Boeing en virtud de los respectivos contratos y acuerdos con la NASA estaba destinada principalmente a su propio beneficio o utilización, y no al beneficio ni la utilización por el Gobierno de los Estados Unidos (u otros terceros no vinculados).[3656] Las actividades de investigación y desarrollo aeronáuticos llevadas a cabo en el marco de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso se financiaron mediante acuerdos de cooperación u otros mecanismos de participación en los costos y estaban orientadas a la investigación y desarrollo "de doble uso".[3657]

7.1742 No consideramos que las subvenciones a la investigación y desarrollo de la NASA estuvieran destinadas a investigación general en materia de aeronáutica ni a investigaciones de importancia secundaria para el desarrollo de un producto. Si hubieran estado orientadas de ese modo, podría ser razonable poner en duda que las subvenciones pudiesen considerarse una contribución fundamental y duradera al desarrollo de un producto. Por el contrario, las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por la NASA que han sido objeto de nuestro análisis están centradas precisamente en aquellas esferas que, desde el punto de vista comercial, se consideran más decisivas para la rama de producción de LCA, en el sentido de que ofrecen las mayores perspectivas de generar una ventaja competitiva importante. Se trata de tecnologías que prometen a las líneas aéreas compradoras una disminución de sus costos de explotación directos y que reducen el tiempo necesario para la comercialización.

[3656] Véase el párrafo 7.981 del presente informe.
[3657] Véase el párrafo 7.1148 del presente informe.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1743 Como explicaron ingenieros de McDonnell Douglas a los participantes en la Conferencia sobre Tecnología de los Materiales Compuestos Avanzados de la NASA y el DOD, "lo que mide el valor para nuestra tecnología es el {costo directo de explotación} ... Es evidente que una tecnología que pudiera reducir el costo total de la aeronave y reducir también su peso tendría una importante ventaja sobre una tecnología que supusiera una economía de peso, pero con un aumento de costo de igual porcentaje".[3658] En relación con la labor de Boeing en el marco del Programa ACT, un ingeniero de la empresa explicó lo siguiente: "lo más importante que tenemos que hacer es reducir los costos de fabricación. Ahora contamos con la adhesión de la NASA a la idea de que deben ayudarnos respecto de esos costos, y no solamente con la tecnología misma".[3659] Expuso en los siguientes términos el objetivo de la labor cumplida por Boeing en el marco del Programa ACT:

> "Lo principal que buscamos es la productividad en la fabricación y la reducción de costos, así como conceptos de diseño que generen ventajas desde el punto de vista del mantenimiento. También tiene que ser de bajo peso, tener mayor resistencia a la fatiga y mejor resistencia a la corrosión ... Es el único modo de lograr que la utilización del grafito {material compuesto de fibra de carbono} resulte competitiva, y ofrece posibilidades de reducir los costos directos de explotación alrededor de un 9 por ciento."[3660]

7.1744 Las investigaciones financiadas mediante los programas de investigación y desarrollo de la NASA, además de apuntar a tecnologías que ofrecían costos inferiores tanto para el fabricante de la célula como para las líneas aéreas, se orientaban también a tecnologías que reducían el tiempo necesario para la comercialización, por ejemplo, abreviando los ciclos de desarrollo y producción. Al describir los objetivos de la parte del Programa AST correspondientes al proyecto IWD, la NASA indicó lo siguiente:

> "Actualmente, la industria estadounidense de fabricación de aeronaves comerciales centra su atención en la reducción de costos y del tiempo necesario para la comercialización, mediante un ciclo más breve de desarrollo de los productos. En cooperación con la rama de producción estadounidense, la NASA está desarrollando procedimientos de diseño y ensayo integrados y eficientes, apuntando a abreviar en un 50 por ciento el ciclo de un diseño aerodinámico perfeccionado. Esto dará lugar a una reducción general del tiempo total de desarrollo de la aeronave de un año en relación con el ciclo básico de desarrollo establecido en 1995."[3661]

7.1745 En síntesis, las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos se centran en tipos particulares de tecnologías: aquellas que la rama de producción considera que ofrecen el máximo beneficio comercial posible. De hecho, el interés especial de las investigaciones efectuadas en el marco de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos en esferas de primordial importancia estratégica para la rama de producción estadounidense de aeronaves civiles no puede llamar la atención si se tiene en cuenta que la definición del alcance y el programa de las investigaciones se acordaron en colaboración con esa rama de producción. Por ejemplo, la NASA informó de que durante una serie de reuniones con jefes ejecutivos de empresas de aviación, a finales

---

[3658] Mark J. Shuart, *Sixth NASA/DOD Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3294, vol. I, Part 1*, junio de 1996, CE - Prueba documental 279, página 7.

[3659] Guy Norris, *"Boeing homes in on carbon-composite production costs", Flight International*, 6 de septiembre de 1995, CE - Prueba documental 335, donde se citan declaraciones de Jack McGuire, Director de ingeniería de las estructuras de aeronaves de Boeing.

[3660] Guy Norris, *"Boeing homes in on carbon-composite production costs", Flight International*, 6 de septiembre de 1995, CE - Prueba documental 335, donde se citan declaraciones de Jack McGuire, Director de ingeniería de las estructuras de aeronaves de Boeing.

[3661] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992 - 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal de 1997, SAT 4-36.

de 1996, se convino en que una reducción muy fuerte del costo de adquisición de las aeronaves constituía una necesidad de alta prioridad. Para atender esa necesidad, la NASA reorganizó el IWD, los aspectos del Programa AST referentes a la propulsión y las alas de materiales compuestos, "para cumplir las etapas iniciales de una tecnología más revolucionaria que satisfaga ese objetivo".[3662]

7.1746 Las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos no sólo funcionaban como proyectos de investigación en colaboración con Boeing y para ella, sino que también complementaban los esfuerzos internos de Boeing en materia de desarrollo de productos. Esta complementación entre la investigación cumplida por Boeing mediante subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos y sus propias actividades internas en la materia se pone de manifiesto en la duración del ciclo de investigación y desarrollo en la industria de las LCA y la cronología del desarrollo de los productos de Boeing, así como en la gran amplitud y profundidad de las tecnologías necesarias para producir una aeronave de calidad superior y la colaboración de Boeing con la NASA en la especificación y planificación de las tareas de investigación que habría de emprender para ella y los objetivos de resultados técnicos de cada una de las subvenciones a la investigación y desarrollo. Por ejemplo, en un documento de conferencia de Boeing de 1992, en que se analizaba el camino crítico hacia el desarrollo de un fuselaje de materiales compuestos que inicialmente se había previsto como parte del elemento "ATCAS" del Programa ACT, el autor dice que los resultados combinados de las tres fases del Programa ACT (que en su origen se había previsto para los años 1989 a 2002), "si se combinan con los esfuerzos de Boeing realizados mediante financiación propia (por ejemplo, otras secciones del fuselaje, normas sobre materiales y procedimientos, manuales de diseño y tolerancias estructurales), prepararían a Boeing para asumir el compromiso de la aplicación a un fuselaje de materiales compuestos" en 2002-2003.[3663] De hecho, las investigaciones que Boeing llevó a cabo para la NASA sobre las tecnologías de que se trataba tuvieron lugar en su mayor parte entre 1989 y comienzos de 2000. Boeing estaba trabajando en el desarrollo de una aeronave de alta velocidad fabricada principalmente con materiales compuestos (el "Sonic Cruiser") antes de cambiar su foco de atención en 2000-2001 al desarrollo del 7E7/787.[3664] Boeing reconoce, sin embargo, que adaptó las tecnologías consideradas para el Sonic Cruiser a fin de aplicarlas al 7E7/787.[3665]

7.1747 Otro aspecto importante del funcionamiento de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos es su papel en la disminución de los riesgos de investigación y desarrollo de Boeing. Según la NASA, el sector privado tiene fuertes desincentivos para la inversión en investigación y tecnología aeronáuticas de largo plazo y alto riesgo. La NASA considera que esos desincentivos resultan de la imposibilidad en que se encuentran las empresas de captar individualmente los beneficios de tales esfuerzos de investigación, así como la duración del ciclo de investigación y desarrollo de las aeronaves y el plazo de recuperación de las inversiones, y la gran extensión y profundidad de las tecnologías necesarias para producir una aeronave superior.[3666] Como se explicó en una publicación de la NASA:

> "A medida que la tecnología aeronáutica se volvía más compleja y onerosa, resultaba también más difícil para cada empresa hacerse cargo por sí sola de todo el peso económico de la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías y productos ...

[3662] *NASA AST Budget Estimates, FY 1992 - 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal de 1998, SAT 4.1-30. Véase también la parte referente al ejercicio fiscal de 1999, SAT 4.1-36.

[3663] Véase Larry B. Ilcewicz, *"Advanced Composite Fuselage Technology", Third NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA CP-3178, vol. 1*, 1992, CE - Prueba documental 1338, página 110.

[3664] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 922; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 320; y *Boeing 2002 Annual Report*, página 18, Estados Unidos - Prueba documental 1230.

[3665] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 10; véase también *Boeing 2002 Annual Report*, página 18, Estados Unidos - Prueba documental 1230.

[3666] *NASA R&T Base Budget Estimates*, parte referente al ejercicio fiscal de 1997, SAT 4.5; y al ejercicio fiscal de 1999, SAT 4.1.3: CE - Prueba documental 398.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> Para que un fabricante estuviera dispuesto a invertir las sumas necesarias en una tecnología nueva, necesitaba un rendimiento concreto de corto plazo. La rama de producción no tenía las posibilidades ni los incentivos necesarios para desarrollar proyectos de largo plazo o de alto riesgo, ni esferas de investigación con beneficios inciertos."[3667]

7.1748 Las investigaciones llevadas a cabo mediante subvenciones de investigación y desarrollo de la NASA se realizan por un proceso gradual y sucesivo en que los fracasos y el desistimiento del desarrollo de determinadas tecnologías sirven como elementos constitutivos de tecnologías nuevas. En otras palabras, incluso las investigaciones que no tienen éxito generan conocimientos y experiencias importantes que se aplican después al desarrollo de otras tecnologías. Este proceso conduce a una gradual disminución de los riesgos ya que, mediante un proceso de tanteo, los esfuerzos de desarrollo van orientándose gradualmente hacia las técnicas más prometedoras. La NASA introdujo un sistema para clasificar las tecnologías según su nivel de maduración (el "nivel de maduración tecnológica" o "TRL"), que va desde la tecnología de máximo riesgo y mínima madurez ("TRL 1") hasta la de mínimo riesgo y máxima madurez ("TRL 9"). Los esfuerzos de investigación de la NASA se concentran en el desarrollo de tecnologías de mayor riesgo, hasta el nivel TRL 6 (demostración de prototipos). En un estudio de la NASA de 1999, sobre el tiempo medio de maduración de las tecnologías desde el concepto inicial hasta la obtención de un producto comercializable, basado en los niveles de TRL definidos por la NASA, se constató que, con respecto a las tecnologías de las células de aeronaves escogidas como parte de ese estudio, el tiempo medio desde TRL 1 hasta TRL 6 era de 11,3 años (con una desviación media de 3,9), mientras que el tiempo medio desde TRL 1 hasta TRL 9 era de 16,5 años (con una desviación media de 4,2).[3668] Aunque no queremos decir con esto que el desarrollo del 787 habría llevado a Boeing hasta 11 años más sin las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, son claras las pruebas de que el desarrollo de tecnologías de mayor riesgo hasta el nivel TRL 6 da lugar a una aceleración general del proceso de desarrollo tecnológico para un fabricante de células de aeronaves como Boeing, y por lo tanto facilita la puesta en marcha de un producto antes de lo que le sería posible de otro modo.[3669]

7.1749 El análisis por el Grupo Especial del funcionamiento de las subvenciones a la investigación y desarrollo incluyó también un examen detenido de las pruebas presentadas por las partes acerca de los conceptos tecnológicos que Boeing y McDonnell Douglas estudiaron mediante subvenciones para investigación y desarrollo de la NASA y de las tecnologías que se están aplicando al 787. Los Estados Unidos han procurado destacar las diferencias entre unas y otras.[3670] Las Comunidades

---

[3667] *Airborne Trailblazer*, CE - Prueba documental 288, página 2.

[3668] Deborah J. Peisen y otros, *Case Studies: Time Required to Mature Aeronautic Technologies to Operational Readiness, SAIC and GRA, Inc.*, noviembre de 1999, CE - Prueba documental 795, página 11. El estudio se basó en 18 productos aeronáuticos civiles de las principales divisiones de tecnología aeronáutica referentes a células de aeronaves, propulsión, sistema de vuelo y sistemas de control en tierra. El estudio comprobó que había una variabilidad considerable en el tiempo de maduración de las tecnologías, con promedios que varían según el tipo de tecnología, su principal objetivo o beneficio y, en menor grado, la necesidad de nuevas tecnologías o de ensayos por la NASA para su maduración exitosa. El tiempo medio para las tecnologías de sistemas de vuelo escogidas como parte del estudio fue de 21,6 años (con una desviación media de 15,3) para llegar de TRL 1 a TRL 9, y de 8,3 años (con desviación media de 6,9) de TRL 1 a TRL 6.

[3669] De hecho, recordamos que el objetivo inicial del Programa AST de la NASA consistía en *acelerar el desarrollo de tecnologías fundamentales y de gran rendimiento* para mantener la ventaja de rendimiento y de costo de las aeronaves de transporte subsónicas estadounidenses en el mercado mundial y asegurar su funcionamiento eficiente y seguro en el Sistema Aeroespacial Nacional; *NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001*, CE - Prueba documental 357, parte referente al ejercicio fiscal de 1993, RD12-27. Sin cursivas en el original.

[3670] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258; y *Affidavit of Michael Bair*, Estados Unidos - Prueba documental 7. Los Estados Unidos hacen referencia a declaraciones de diversos ingenieros de Boeing como "declaraciones juradas". El empleo por el Grupo Especial de los títulos que los

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Europeas destacan sus continuidades. En el apéndice VII.F.1 del presente informe se expone una descripción de cada una de las esferas tecnológicas y los argumentos de las partes acerca de las tecnologías desarrolladas mediante programas de investigación y desarrollo aeronáuticos y las aplicadas al 787.

7.1750 El Grupo Especial tiene presente su deber de efectuar una evaluación objetiva del asunto, sobre la base de los argumentos y las pruebas que se han presentado. Al examinar los argumentos de las partes y evaluar las pruebas, el Grupo Especial ha llegado a la conclusión general de que si se señalan las diferencias existentes entre diversas tecnologías que pueden existir en determinado momento se desdibujan de forma artificial e inexacta las importantes vinculaciones existentes entre ellas. Una de esas vinculaciones reside en el hecho de que las pruebas que se nos han presentado concuerdan con la idea de que las tecnologías deben considerarse en lo esencial esfuerzos orientados a resolver problemas tecnológicos persistentes: por ejemplo, cómo construir con materiales compuestos un fuselaje cilíndrico y alas de modo que no sólo reduzca el peso de la aeronave, sino también su costo total. Otra consiste en que las pruebas presentadas concuerdan con una pauta conforme a la cual los conceptos tecnológicos estudiados mediante subvenciones de investigación y desarrollo de la NASA y las tecnologías aplicadas al 787 forman parte en lo esencial de un mismo proceso para la solución de problemas tecnológicos (mediante el aprendizaje colectivo por tanteo, en que participan en gran medida los mismos equipos de personas durante un período prolongado). Con esta perspectiva, hemos llegado a la conclusión de que ciertas tecnologías que en determinado momento pueden verse como separadas y carentes de vinculación entre sí, pueden considerarse en realidad más adecuadamente partes de un único proceso de aprendizaje sucesivo y adelanto en busca de un objetivo tecnológico común.

7.1751 Por ejemplo, los Estados Unidos aducen que las investigaciones llevadas a cabo por Boeing en el marco del contrato ATCAS no se referían a un único fuselaje cilíndrico, sino a cuatro cuadrantes en paneles que constituían secciones del fuselaje.[3671] Las Comunidades Europeas reconocen que en el marco de ese contrato Boeing diseñó, construyó y ensayó fuselajes a partir de cuatro secciones de paneles separados (y no secciones cilíndricas de 360º), pero sostienen que las investigaciones del ATCAS sirvieron como "hoja de ruta" mediante la cual Boeing llegó a la solución de fuselaje cilíndrico de materiales compuestos que posteriormente aplicó en el 787.[3672] Según las Comunidades Europeas, "en el largo camino que llevó a Boeing a desarrollar con éxito un fuselaje cilíndrico de materiales compuestos, el Programa ATCAS le dio la quintaesencia de los conocimientos y técnicas fundamentales ayudando a alcanzar importantes jalones de ese proceso gradual de largo plazo".[3673] Como señalan las Comunidades Europeas, mediante el contrato ATCAS, Boeing efectivamente realizó estudios preliminares de costo para fundamentar las ventajas de las secciones cilíndricas de

---

Estados Unidos asignaron a esas declaraciones no supone que el Grupo Especial considere que constituyen declaraciones juradas.

[3671] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 21. Concretamente, los Estados Unidos explican que, en el ATCAS, el panel cimero se construía como una sección independiente empleando instrumentos para la horma de perfil exterior y placas de prensado para la horma de perfil interior para el endurecido simultáneo de la superficie y los largueros, mientras que el fuselaje del 787, por el contrario, se construye en una única pieza compacta de material compuesto creada y endurecida en torno de gigantescos moldes de secciones múltiples que son instrumentos para la horma de perfil interior (diseñados por proveedores de Boeing) con placas de prensado para la horma de perfil interior.

[3672] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 44.

[3673] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 44. Véase también Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 72-76.

fuselaje de 360º.[3674] Además, el cronograma de planificación elaborado inicialmente para los trabajos de Boeing conforme al contrato del Programa ATCAS indica que se había previsto la utilización de paneles separados en una etapa anterior, que en definitiva condujo al ensayo de un fuselaje cilíndrico completo.[3675] La importancia que tuvieron los trabajos sobre las secciones de paneles separados para el desarrollo de la sección cilíndrica de 360º también resulta evidente en un "informe de contratista" de la NASA en que se observa que las ventajas de la solución cilíndrica de 360º *sólo pudieron desarrollarse después* de que se comprendieron mejor las complejidades de las secciones formadas por paneles separados.[3676]

7.1752 Para tomar un ejemplo de la esfera tecnológica de los "sistemas más eléctricos", las Comunidades Europeas afirman que en [***], el 787 utilizará servomandos electromecánicos afines a los que McDonnell Douglas estudió y desarrolló en el marco de su contrato sobre PBW, que se financió a través del Programa AST de la NASA, en su parte relativa a los mandos de vuelo por fibra óptica y accionamiento eléctrico.[3677] Los Estados Unidos aducen que los controles de vuelo desarrollados por Boeing para el 787 no son iguales a la tecnología de servomandos electrónicos desarrollada inicialmente en el marco de la parte del Programa AST de la NASA relativa a los mandos de vuelo por fibra óptica y accionamiento eléctrico que concluyeron antes de que se construyera y ensayara ninguna nueva tecnología referente a sistemas avanzados de gestión y distribución de la energía eléctrica.[3678] Las Comunidades Europeas aducen que esta parte del Programa AST permitió a McDonnell Douglas adquirir conocimientos y experiencias sobre las definiciones y necesidades de los sistemas de energía eléctrica a través del diseño, la fabricación, el ensayo y la demostración de sistemas de gestión y distribución de la energía eléctrica, servomandos eléctricos y arranques/generadores.[3679] Según las Comunidades Europeas, la totalidad de esos conocimientos y experiencias contribuyó a que Boeing pudiera efectuar el diseño y desarrollo de la arquitectura más eléctrica del 787, en particular su posibilidad de integrar en la aeronave componentes más eléctricos. El contrato de la NASA con McDonnell Douglas sobre accionamiento eléctrico indicaba que tres estudios anteriores habían señalado ventajas operacionales, de peso y de costo para las aeronaves comerciales subsónicas que utilizaran tecnologías totalmente eléctricas o más eléctricas en sistemas de energía eléctrica secundarios.[3680] Esto es a pesar de que los estudios se habían completado en aeronaves diferentes, usando distintos criterios y aplicando tecnologías diversas. El objetivo del contrato con McDonnell Douglas sobre el accionamiento eléctrico se expresó como el desarrollo y demostración de la tecnología para un sistema de energía eléctrica secundario más eléctrico que generara suficiente confianza mediante sus ensayos para que la rama de producción pudiese empezar a transferir la tecnología a su flota civil.[3681] En tales condiciones, nos parece artificioso sugerir que

---

[3674] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial; y primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 47.

[3675] Larry B. Ilcewicz, *"Advanced Composite Fuselage Technology", Third NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA CP-3178, vol. 1*, 1992, página 110, CE - Prueba documental 1338; véase también Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 70.

[3676] Larry B. Ilcewicz y otros, *Advanced Technology Composite Fuselage - Program Overview, NASA Contractor Report 4734*, abril de 1997, página 6-6.

[3677] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 71. *NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, 29 de septiembre de 1993, CE - Prueba documental 826, página C-5.

[3678] *Bair affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 62.

[3679] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 71.

[3680] *NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, 29 de septiembre de 1993, CE - Prueba documental 826, página C-2.

[3681] *NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, 29 de septiembre de 1993, CE - Prueba documental 826, página C-2.

las investigaciones sobre la arquitectura de sistemas más eléctricos llevadas a cabo por Boeing y McDonnell Douglas en el marco de programas de investigación y desarrollo no contribuyeron de modo auténtico y sustancial al desarrollo por Boeing de sistemas más eléctricos para el 787 porque, por ejemplo, los controles de vuelo del 787 no son de la misma tecnología de servomandos electrónicos que McDonnell Douglas estudió en el marco del contrato sobre accionamiento eléctrico.

7.1753 A juicio del Grupo Especial, es razonable esperar que en el proceso de determinación y desarrollo de las tecnologías más prometedoras para su aplicación comercial resulte necesario llevar a cabo investigaciones sobre múltiples posibles tecnologías diferentes. El hecho de que gran parte de esas investigaciones no tenga éxito, o acabe siendo superada, o de que los conceptos tecnológicos precisamente estudiados en un programa de investigación y desarrollo centrado en la rama de producción en determinado momento del proceso de desarrollo tecnológico no sea igual a la tecnología que en definitiva se aplique a un producto, a nuestro juicio no va en desmedro de la contribución de tales investigaciones al desarrollo del producto.

7.1754 Tomamos nota de la afirmación hecha por un ingeniero de Boeing, presentada por los Estados Unidos, en la que manifiesta la opinión de que las investigaciones realizadas por Boeing en el marco del contrato del Programa ATCAS no suministraron ninguna experiencia ni información de interés para el diseño del 787.[3682] Según este ingeniero, en el diseño del 787, Boeing utilizó investigaciones y experiencias e información sobre la producción extraída de sus otros programas sobre aeronaves comerciales, en particular el 777, y durante el desarrollo del 787 también inventó muchas tecnologías y procedimientos nuevos "partiendo de cero". Este criterio nos parece un tanto exagerado en vista de otras pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí acerca de los objetivos de las subvenciones a la investigación y desarrollo, la duración de su funcionamiento, la colaboración con Boeing y la complementación con los esfuerzos internos de investigación y desarrollo realizados por Boeing y la índole de los problemas tecnológicos que eran el centro de las investigaciones. En síntesis, las pruebas presentadas por los Estados Unidos, evaluadas junto con todas las pruebas referentes a la naturaleza de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, no nos convencen de que las diferencias entre los conceptos tecnológicos estudiados mediante subvenciones a la investigación y desarrollo y las tecnologías aplicadas al 787 sean de tal naturaleza que hagan imposible considerar que esas subvenciones contribuyeron de forma auténtica y sustancial al desarrollo por Boeing de tecnologías para el 787.

7.1755 Trataremos ahora los otros argumentos principales planteados por los Estados Unidos para controvertir la importancia de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos respecto de las posibilidades de Boeing de desarrollar y poner en marcha el 787 en la forma y el momento en que lo hizo.

7.1756 En primer lugar, los Estados Unidos aducen que el 787 es un producto de la experiencia comercial anterior de Boeing y sus importantes esfuerzos internos de investigación y desarrollo.[3683] Pero, como debe resultar con claridad del análisis hecho por el Grupo Especial del funcionamiento de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, consideramos que esa perspectiva del origen tecnológico del 787 procura desligar artificialmente la contribución de otros esfuerzos de investigación anteriores e importantes que, sin embargo, fueron parte esencial del proceso de desarrollo tecnológico. El Grupo Especial considera que su evaluación de los efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el desarrollo por Boeing de tecnologías para su aeronave debe efectuarse sobre la base del efecto acumulativo de la participación de Boeing, a

[3682] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 21.

[3683] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafos 4 y 21; *Bair affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 7 y 75; y *Affidavit of Branko Sarh*, Estados Unidos - Prueba documental 1254, párrafo 15.

lo largo de decenios, en programas de la NASA y el DOD[3684], teniendo en cuenta factores como los objetivos técnicos concretos de los programas de investigación y desarrollo y la complementación e interdependencia de la labor cumplida por Boeing y McDonnell Douglas para la NASA con los esfuerzos de investigación y desarrollo internos y propios de Boeing.

7.1757 Desde luego, el Grupo Especial no considera que las tecnologías aplicadas al 787 puedan atribuirse total y exclusivamente a los trabajos que Boeing y McDonnell Douglas llevaron a cabo para la NASA y el DOD mediante subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos. El Grupo Especial tiene perfecta conciencia de que, a partir del año 2000, Boeing y sus proveedores efectuaron considerables inversiones en investigación y desarrollo en sus respectivas esferas tecnológicas, primero como parte del desarrollo del Sonic Cruiser y después en relación con el 7E7/787. Además, en lo que respecta particularmente a las tecnologías del 787, el Grupo Especial observa que, ya antes de llevar a cabo las investigaciones en el marco de los contratos de investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio en esta diferencia, Boeing había desarrollado conocimientos técnicos sobre la aplicación de materiales compuestos en estructuras secundarias, así como también en estructuras primarias, como el empelaje del 777. También está claro que durante los años noventa hubo proveedores de Boeing, como Kawasaki Heavy Industries y Fuji Heavy Industries, que estaban desarrollando conocimientos técnicos sobre la utilización de materiales compuestos en estructuras primarias de aeronaves simultáneamente con los trabajos de desarrollo de Boeing.[3685] El Grupo Especial reconoce que Boeing también extrajo valiosos conocimientos y experiencias del desarrollo de los programas de producción del 777 y el 737NG.

7.1758 Los logros tecnológicos de Boeing son claramente un fruto de diversos factores. Sin duda es razonable suponer que en algún momento la contribución de las investigaciones financiadas por la NASA habrá de disminuir en relación con otros desarrollos tecnológicos más recientes o revolucionarios que son imputables a factores diferentes, y que ya no será posible caracterizar las investigaciones de la NASA llevadas a cabo en los años noventa como una contribución auténtica y sustancial a las nuevas tecnologías aplicadas a las futuras LCA de Boeing. Los Estados Unidos consideran que ese momento se había alcanzado ya en 2004. Por las razones que hemos expuesto, no estamos de acuerdo.

[3684] El Grupo Especial está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el verdadero valor de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos consistió en que docenas de ingenieros de Boeing estuvieron inmersos durante varios años en el diseño y fabricación con materiales compuestos, lo que permitió a Boeing multiplicar el valor de los considerables conocimientos y experiencias acumulados en cualquier actividad futura de investigación y desarrollo referente a materiales compuestos; *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafo 27; Dominik Wacht, *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 67 (donde se afirma que "el beneficio más importante que el Programa ACT proporcionó a Boeing fue la posibilidad de que sus ingenieros adquiriesen experiencia y trabajaran sujetos a las restricciones reales de un programa de desarrollo con objetivos claramente determinados respecto del costo").

[3685] Por ejemplo, a mediados de los años noventa, Kawasaki Heavy Industries había diseñado y construido un ala formada totalmente por materiales compuestos para el avión de combate japonés FS-X. Se sabe que la empresa Japan Aircraft Development Corporation ha contribuido al 21 por ciento del proyecto del Boeing 777 en el diseño y fabricación del fuselaje, de los fuselados del ala al fuselaje y del centro del ala durante toda la duración del programa del 777; Richard N. Hadcock, *A Chronology of Advanced Composite Applications*, en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock, *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620*, noviembre de 1994, páginas 35 y 49, CE - Prueba documental 792. También se ha informado de que Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries y Fuji Heavy Industries, actuando por conducto de la Japan Aircraft Development Corporation, están construyendo y diseñando en conjunto alrededor del 35 por ciento del 787: Dominic Gates, *"Boeing shares work, but guards its secrets", Seattle Times*, 15 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1167.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1759 En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que, en la medida en que Boeing hubiera considerado que alguna de las investigaciones que llevó a cabo mediante contratos y acuerdos de investigación y desarrollo con la NASA y el DOD tenía un valor independiente para el desarrollo de sus aeronaves comerciales, Boeing contaba con la capacidad financiera y las posibilidades de llevar a cabo esas actividades de investigación y desarrollo sin ninguna financiación de la NASA ni del DOD.[3686] Por consiguiente, según los Estados Unidos, sin esas subvenciones Boeing podría haber financiado, y habría financiado, cualquier actividad de investigación y desarrollo necesaria para el 787.[3687] Como explicamos en los párrafos 7.1830 y 7.1831, no estamos convencidos de que las Comunidades Europeas hayan demostrado que Boeing carecía de los recursos financieros necesarios para desarrollar su LCA de la forma y con el precio en que lo hizo. Pero lo que el Grupo Especial considera claro es que la función cumplida por la NASA en las investigaciones aeronáuticas se explicó precisamente sobre la base, entre otras cosas, de los grandes desincentivos de la inversión del sector privado en investigación y desarrollo aeronáuticos de largo plazo y alto riesgo (derivados de la imposibilidad en que se encuentra cada empresa de captar íntegramente los beneficios resultantes de la actividad de investigación).[3688] No tenemos motivos para poner en duda esas pruebas. Lo que esto debe significar como mínimo absoluto, en este caso particular, es que aunque Boeing hubiera podido alcanzar en definitiva con sus propios medios los beneficios que de hecho obtuvo gracias a la asistencia de la NASA (cuestión sobre la que no nos pronunciamos), no es razonable creer que Boeing lo hubiera podido hacer en los mismos plazos y con los menores costos propios que le permitieron las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos.

7.1760 Las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos de que se trata tuvieron un valor de al menos 2.600 millones de dólares[3689], suma considerable desde el punto de vista de un organismo gubernamental. El Grupo Especial tiene presente, sin embargo, que esa suma acaso pueda no parecer importante si se la compara con los ingresos consolidados o los desembolsos por investigación y desarrollo de Boeing entre 1989 y 2006. De hecho, como señalan los Estados Unidos, entre 1986 y 2006 Boeing rescató acciones propias por valor de más de 16.000 millones de dólares.[3690] Sin embargo, este tipo de comparación numérica parte del supuesto de que los efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos pueden reducirse en lo esencial a su valor monetario, premisa que no aceptamos. Como lo muestra el análisis precedente, el valor que tienen para Boeing los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de que se trata depende esencialmente de los adelantos tecnológicos que proporcionan esos programas. Precisamente porque está en la naturaleza de este tipo de subvenciones que tienen por objeto multiplicar los beneficios resultantes de determinado desembolso, el Grupo Especial considera improbable que los efectos de ese desembolso (en la medida en que se efectuara con éxito) pudiera reducirse a su cuantía monetaria. La invitación de los Estados Unidos a comparar la cuantía de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos con los pagos efectuados por Boeing a sus accionistas puede interpretarse también como una sugerencia de que esas subvenciones tuvieron como efecto, en última instancia, un simple aumento de los pagos a los accionistas de Boeing. El Grupo Especial no acepta la idea de que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos tuvieron como consecuencia, en lo esencial, beneficiar a los accionistas de Boeing al reemplazar fondos que Boeing de otro modo habría desembolsado en actividades de investigación y desarrollo. Como hemos señalado en el párrafo 7.1759, no tenemos ninguna razón para poner en duda las pruebas de que hay grandes

[3686] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 187, párrafo 324.
[3687] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 187, párrafo 324.
[3688] *NASA R&T Base Budget Estimates*, CE - Prueba documental 398, parte referente al ejercicio fiscal de 1997, SAT 4.5, y parte referente al ejercicio fiscal de 1999, SAT 4.1.3.
[3689] Véase el párrafo 7.1433 del presente informe.
[3690] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 270.

desincentivos para que el sector privado invierta en investigaciones del tipo de las que se realizaron mediante las subvenciones a al investigación y desarrollo aeronáuticos, y cualquier sugerencia de que una empresa como Boeing habría llevado a cabo esas investigaciones queda sujeta aquí a la misma objeción fundamental. Además, consideramos inverosímil que esos fondos específicamente destinados a investigación y desarrollo que eran objeto de vigilancia desembolsados durante ese período no fuesen en realidad otra cosa que una transferencia a los accionistas.

7.1761 Por último, con respecto a los argumentos generales de los Estados Unidos referentes a las subvenciones del DOD, el Grupo Especial no está convencido de que las tecnologías desarrolladas mediante los programas de investigación y desarrollo del DOD no fueran "tecnológicamente aplicables" a aeronaves comerciales (debido a las diferencias entre las aeronaves militares y las comerciales en lo que respecta a sus cometidos y su sensibilidad al costo), ni fueran tampoco "jurídicamente aplicables" a las aeronaves comerciales (debido a la decisión de Boeing de garantizar que el 787 es "ajeno al ITAR").[3691]

7.1762 Con respecto al primero de estos argumentos, ya hemos llegado a la conclusión, en nuestro análisis sobre si las medidas del DOD sobre investigación y desarrollo aeronáuticos constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, de que los Estados Unidos no han fundamentado su aseveración de que sólo una pequeña parte de las actividades de investigación y desarrollo realizadas por Boeing en el marco de los programas de investigación y desarrollo del DOD en litigio era "tecnológicamente aplicable" a aeronaves comerciales. Entre otras cosas, el argumento de los Estados Unidos de que las investigaciones financiadas por el DOD sobre aeronaves militares están destinadas a cumplir funciones de índole militar, y no se adaptan convenientemente a los imperativos comerciales distintos de la producción de aeronaves comerciales (desde el punto de vista de la certificación por la FAA, los requisitos del mantenimiento y la eficiencia de la producción), pasa por alto el hecho de que por lo menos cierta parte de los programas del DOD, como la Iniciativa de reducción del costo de la tecnología de fabricación de materiales compuestos relacionada con la tecnología avanzada de revestimiento multicintas, tenía por objetivo explícito financiar actividades de investigación y desarrollo que se aplicarían a aeronaves tanto militares como civiles, haciendo hincapié en el desarrollo de tecnologías de menor costo.

7.1763 Con respecto al segundo de estos argumentos, ya hemos llegado a la conclusión, en nuestro análisis sobre si las medidas del DOD sobre investigación y desarrollo aeronáuticos constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, de que los Estados Unidos no han fundamentado su afirmación de que el ITAR hace efectivamente imposible que Boeing utilice para las LCA cualquiera de las actividades de investigación y desarrollo realizadas en virtud de contratos y acuerdos del DOD. Entre otras consideraciones, aunque aceptamos las afirmaciones de los Estados Unidos de que el ITAR restringe la posibilidad de Boeing de utilizar determinadas actividades de investigación y desarrollo realizadas para el DOD destinándolas a sus aeronaves civiles, y admitimos que Boeing cumple en general el ITAR y adoptó medidas para asegurar que el 787 fuera "ajeno al ITAR", y si bien aceptamos también que la situación respecto del ámbito de aplicación y el alcance del ITAR no es totalmente clara, los Estados Unidos no han explicado cómo pueden conciliarse sus afirmaciones referentes al ITAR con el hecho de que cierta parte de las actividades de investigación y desarrollo financiadas por el DOD -incluidas las que Boeing realizó mediante instrumentos de asistencia concertados en el marco de los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso, que estaban sujetos al ITAR- tenían *el objetivo explícito* de aplicarse a aeronaves civiles.

7.1764 Por las razones expuestas, caracterizaríamos las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por la NASA como programas de investigación y desarrollo orientados estratégicamente con una dimensión comercial importante y generalizada, cumplidos en colaboración con la rama de

[3691] *Bair affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 25.

producción estadounidense para dar a ésta ventajas competitivas financiando investigaciones de alto riesgo y alta rentabilidad que, por su naturaleza, las empresas privadas difícilmente financiarían por sí mismas individualmente. Las subvenciones a la investigación y desarrollo del DOD financiadas mediante los programas de ciencia y tecnología de fabricación y de ciencia y tecnología de doble uso del Programa RDT&E del DOD están orientadas a la obtención de tecnologías "de doble uso" a través de esfuerzos de colaboración con la rama de producción estadounidense. Las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos están destinadas a desarrollar y validar nuevas tecnologías para su comercialización por Boeing, y nos parece que sería artificioso considerar que su contribución ha quedado agotada o ha disminuido tanto que ya no constituye una contribución auténtica y sustancial al desarrollo de tecnologías por Boeing para el 787.

Las condiciones de competencia

7.1765 Otro factor que consideramos pertinente a los efectos de nuestra evaluación acerca de si las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos causaron un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas por sus "efectos tecnológicos" se refiere a las particulares condiciones de competencia en el sector de las LCA. Como explicó la empresa de consultoría económica de los Estados Unidos, NERA Consulting, la verdadera competencia entre Airbus y Boeing se realiza a través de sus respectivas inversiones en investigación y desarrollo destinadas a construir mejores aeronaves:

> "Lo esencial de la intensa competencia entre Boeing y Airbus consiste en diseñar y construir mejores aeronaves: versiones mejoradas de los modelos ya existentes, así como nuevos modelos."[3692]

7.1766 En un documento de Airbus de 2005 se explica que la única forma en que le fue posible penetrar en un mercado ampliamente dominado por fabricantes estadounidenses consistió en "ofrecer un valor exclusivo con sus productos mediante la innovación"[3693]:

> "Airbus se ha convertido en un formidable competidor en el sector de las grandes aeronaves civiles (LCA) gracias a su cuidadoso desarrollo de una familia de productos que responde a la demanda del mercado, a la vez que sigue una estrategia de desarrollo de productos consistente en explotar al mismo tiempo nuevas tecnologías y las ventajas de las características comunes."[3694]

7.1767 Airbus se describe a sí misma diciendo que ha seguido esta "estrategia de innovación de productos" con éxito desde el primero de todos sus productos (el A300) y señala que muchas de las nuevas aeronaves de Boeing fueron introducidas en respuesta a nuevos modelos de Airbus: el A300/310 fue seguido por el 767; el A320 fue seguido por el 737NG; el A340/330 fue seguido por el 777; y, según Airbus (a comienzos de 2005) el proyecto 787 "parece ser una respuesta al éxito que ha tenido en el mercado el A330/200".[3695]

7.1768 En una publicación de la NASA también se señala la importancia de la competencia a través del desarrollo tecnológico, sugiriendo que fue la situación de Airbus como nuevo competidor en el mercado la que le llevó a competir sobre la base de la innovación:

[3692] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 11.

[3693] *Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment*, marzo de 2005, CE - Prueba documental 719 (ICC), página 12.

[3694] *Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment*, marzo de 2005, CE - Prueba documental 719 (ICC), página 2.

[3695] *Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment*, marzo de 2005, CE - Prueba documental 719 (ICC), página 11, nota 2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "Airbus Industries, por ejemplo, ha incorporado tecnología más avanzada en sus aeronaves, incluyendo el control de vuelo por señales eléctricas, que la de los fabricantes estadounidenses de aeronaves de transporte. Pero el consorcio europeo tenía más motivos para innovar y menos que perder que sus homólogos estadounidenses. Boeing y McDonnell Douglas tenían tal posición de dominio en el mercado que, a menos que Airbus se distinguiera considerablemente de alguna forma, quedaría perdida en la sombra de Boeing."[3696]

7.1769 Nos resulta claro que las condiciones de competencia en la industria de las LCA son de tales características que una subvención que promueva las posibilidades de un fabricante de LCA de desarrollar tecnologías innovadoras y aplicarlas a sus aeronaves pueden dar lugar a una ventaja competitiva considerable de ese fabricante.

7.1770 Los Estados Unidos aducen que las subvenciones a la investigación y desarrollo otorgadas por la NASA no dan una ventaja competitiva a Boeing frente a Airbus porque las investigaciones financiadas por la NASA son de carácter conceptual y aplicables con carácter general, cuyos resultados se difunden públicamente y, por lo tanto, son ampliamente conocidos y perfectamente comprendidos por la comunidad mundial de ingenieros y científicos que trabajan en determinado campo.[3697] Además, según los Estados Unidos, muchas de las tecnologías que las Comunidades Europeas pretenden vincular con las investigaciones que Boeing y McDonnell Douglas llevaron a cabo para la NASA y el DOD mediante las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos las suministran terceros y pueden obtenerse en el comercio.[3698]

7.1771 El Grupo Especial observa que existen restricciones a la divulgación de ciertos aspectos de los resultados de las investigaciones financiadas por la NASA, y que su difusión pública no se produce de inmediato.[3699] Además, la naturaleza de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos sugiere que Boeing obtiene una considerable ventaja por el hecho de realizar ella misma los trabajos de investigación y desarrollo, en colaboración con la NASA, así como por llevar a cabo las investigaciones mediante subvenciones a la investigación y desarrollo paralelamente con sus propias actividades de investigación y desarrollo conexas. De cualquier modo, no nos parece muy realista considerar que la NASA hubiese afirmado de modo tan sistemático y destacado que los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos estaban destinados a dar una ventaja competitiva a las aeronaves subsónicas estadounidenses acelerando el desarrollo de tecnologías esenciales y de gran rendimiento si la totalidad de las actividades de investigación y desarrollo financiadas por la NASA hubieran sido en realidad investigaciones divulgadas públicamente y que estaban igualmente al alcance de Airbus. Tampoco convence al Grupo Especial que las tecnologías

---

[3696] *Airborne Trailblazer*, capítulo 1, CE - Prueba documental 288, página 4.

[3697] Véase, por ejemplo, *Bair affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 33 y 34; y *Affidavit of Branko Sarh*, Estados Unidos - Prueba documental 1254, párrafo 5.

[3698] *Bair affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 18-20, 58, 61, 64, 66, 69 y 73. Por ejemplo, ciertos componentes del 787 que se relacionan con su arquitectura más eléctrica, como los motores de arranque, los sistemas de deshielo, los sistemas de aire acondicionado, los controles de vuelo secundarios y los frenos, fueron suministrados a Boeing por terceros, del mismo modo que ciertos componentes relacionados con la reducción del ruido en el 787, como los revestimientos ininterrumpidos de entrada de aire de los reactores y el tren de aterrizaje. El Grupo Especial observa también que los instrumentos de gestión de la vida útil de los productos (CATIA, DELMIA, ENOVIA y SMARTEAM) son suministrados por Dassault.

[3699] Por ejemplo, ciertos contratos de Boeing con la NASA y el DOD contenían cláusulas de limitación de los derechos de acceso, como las siguientes: i) datos objeto de derechos exclusivos limitados; ii) sobre la difusión dentro del país antes de cierta fecha; y iii) prescripción de autorización previa por escrito para la divulgación de determinadas informaciones técnicas. Aunque esas limitaciones del derecho de acceso son de diversa naturaleza y alcance, todas ellas tienen por objeto retrasar la transferencia al extranjero de informaciones sensibles desde el punto de vista comercial o impedir su publicación sin autorización escrita previa de la NASA o el DOD; véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 135-159.

fundamentales desarrolladas por Boeing en colaboración con sus proveedores estuviesen igualmente al alcance de Airbus. El Grupo Especial observa que los Estados Unidos no han refutado una afirmación decisiva hecha por las Comunidades Europeas en sus comunicaciones y pruebas con ICSS al respecto.[3700]

7.1772 Por otra parte, el argumento de que muchas de las tecnologías aplicadas al 787 están al alcance de Airbus porque las ofrecen comercialmente terceros proveedores pasa por alto la importancia de los conocimientos y la experiencia que Boeing obtuvo mediante las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos como elemento integrador de las diversas tecnologías. Estamos de acuerdo con la siguiente afirmación de las Comunidades Europeas:

> "La cuestión fundamental, en el desarrollo y la construcción de las LCA, *no es* cómo *obtener* las diversas tecnologías e instrumentos de diseño y fabricación. La cuestión fundamental es cómo *utilizarlas*. Qué instrumentos han de emplearse entre los muchos de que se dispone; de qué forma; por quién; a qué altura del proceso de diseño y construcción. La capacidad de definir y organizar la compleja interacción de procesos, métodos de organización e instrumentos de modo que permita el desarrollo y la fabricación de una aeronave con bases sólidas, en el menor tiempo y con costos mínimos, es una de las competencias esenciales de un fabricante de aeronaves. En esto consiste el verdadero problema que plantea la integración de las LCA tanto para Airbus como para Boeing, y es un problema que Boeing logra resolver gracias, en gran parte, a la financiación y el apoyo de la NASA y el DOD."[3701]

7.1773 El Grupo Especial llega a la conclusión de que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos contribuyeron de forma auténtica y sustancial al desarrollo de tecnologías por Boeing para el 787 y de que, a la luz de las condiciones de la competencia en la industria de las LCA, esas subvenciones dieron a Boeing una ventaja competitiva. El Grupo Especial pasará seguidamente a analizar si las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, como consecuencia de esa ventaja competitiva, afectaron en el período de 2004-2006 a las ventas y los precios de Airbus en el mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos.

> Efectos de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en las ventas y los precios de Airbus en el mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos

7.1774 Recordamos que las Comunidades Europeas alegan que, *de no ser por* las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos: i) Boeing no podría haber puesto en marcha en abril de 2004 una familia de LCA 787 con las numerosas economías de costo operativo y mejoras en la comodidad de los pasajeros que la han convertido en un éxito comercial tan importante en relación con el A330 y el A350 original[3702]; y ii) Boeing no podría haberse obligado contractualmente a efectuar entregas en número significativo de aeronaves 787 a partir de 2008.[3703] El Grupo Especial es consciente de su necesidad de actuar con precaución al tratar de evaluar, mediante el empleo de un análisis hipotético, la forma en que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos afectaron al desarrollo del 787 por Boeing. Sin embargo, las pruebas nos convencen de que la evaluación hecha por Boeing

---

[3700] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 4; y *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICSS), párrafo 19.

[3701] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 14.

[3702] Según las Comunidades Europeas, Boeing habría "demorado más años", y habría tenido que emplear mucho más de su propio dinero; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 199.

[3703] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 199.

a finales de los años noventa, según la cual la fragmentación de las rutas daría lugar a un número mayor de rutas de menor volumen que se atenderían mejor con aeronaves de tamaño medio y largo alcance (una evaluación comercial sin vinculación con las subvenciones), junto con la antigüedad del 767, significaba probablemente que Boeing necesitaría desarrollar una LCA que sustituyera el 767 en el mercado de productos de fuselaje ancho con 200-300 asientos, y que tendría que hacerlo a comienzos o mediados del primer decenio del siglo.[3704] La cuestión es qué tipo de aeronave podría haber desarrollado Boeing y cuándo podría haberse puesto en marcha esa aeronave, y entrado en servicio, sin las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos.

7.1775 Consideramos que las hipótesis más probables son dos: Boeing habría desarrollado un sustituto del 767 con todas las tecnologías incorporadas en el 787, pero su puesta en marcha se habría producido considerablemente después de 2004 y Boeing no habría podido prometer sus primeras entregas para 2008; o bien Boeing habría puesto en marcha en 2004 un sustituto del 767 que fuera tecnológicamente superior a él pero no ofreciera el grado de innovación tecnológica del 787. No nos es preciso llegar a ninguna opinión definitiva sobre cuál de estos resultados se habría producido. Lo que nos parece claro es que, sin las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, Boeing no habría podido poner en marcha una aeronave con todas las tecnologías que contiene el 787 en 2004 y prometiendo sus entregas a partir de 2008.

7.1776 El Grupo Especial recuerda que las Comunidades Europeas alegan que las subvenciones que beneficiaron al 787 causaron perjuicio grave en las siguientes formas:

a) contención significativa de la subida de los precios del A330, el A350 original y el A350XWB-800;

b) pérdida significativa de ventas del A330 y el A350 original;

c) desplazamiento y obstaculización de las importaciones en los Estados Unidos respecto del A330 y el A350 original;

d) desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a diversos mercados de terceros países respecto del A330 y el A350 original; y

e) amenaza de contención de la subida de los precios respecto de los pedidos futuros del A330 y el A350XWB-800.[3705]

7.1777 Antes de que evaluemos los efectos concretos que tuvieron las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos en el mercado de estos productos de LCA, conviene recordar los hechos que condujeron al desarrollo por Airbus del A350XWB en 2006. Las Comunidades Europeas afirman que, cuando Boeing puso en marcha el 787, en 2004, el A330 de Airbus "tenía la primacía indiscutida en el mercado de las LCA de 200-300 asientos".[3706] El Grupo Especial, sobre la

[3704] También cabría aducir, presumiblemente, que Boeing no habría puesto en marcha una nueva aeronave en este mercado de productos y habría seguido ofreciendo el 767; pero ni siquiera las Comunidades Europeas aducen tal cosa.

[3705] Las Comunidades Europeas también formulan una alegación subsidiaria -supeditada a la condición de que el Grupo Especial no esté de acuerdo con ellas en que todos sus argumentos sobre perjuicio grave deben evaluarse sobre la base de los pedidos y no de las entregas- de amenaza de contención significativa de la subida de los precios, amenaza de pérdida significativa de ventas y amenaza de desplazamiento y obstaculización de las importaciones y las exportaciones respecto de *las entregas futuras* de LCA A330 y A350XWB-800; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1342.

[3706] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 10. Los Estados Unidos no parecen cuestionar que el A330 tenía la primacía en este mercado de

base de las pruebas, está convencido de que a comienzos de 2004 Airbus esperaba que su A330 conservaría el predominio en el mercado de las LCA de 200-300 asientos durante otros 10 años de entregas por lo menos.[3707] A fines de 2004, ante la demanda de los clientes de que Airbus ofreciera una aeronave que igualara el 787 en cuanto al costo de explotación, Airbus elaboró un programa para una aeronave que mantendría el fuselaje del A330 pero añadiendo alas de materiales compuestos y mejoras de la cabina. Después, en abril de 2005, Airbus rediseñó esa aeronave (denominada ahora A350) incluyendo un fuselaje trasero de materiales compuestos (pero manteniendo la misma sección transversal del fuselaje del A330) y efectuando otras mejoras de la aerodinámica, aumentando el peso máximo de despegue y añadiendo un nuevo tren de aterrizaje y otras mejoras.[3708] Desde diciembre de 2004 se comercializaron diversos modelos del A350 original; pero el A350 original que presentaba alas y fuselaje de materiales compuestos con la misma sección transversal que el A330 se puso en marcha en octubre de 2005. [3709] Las pruebas presentadas al Grupo Especial indican que, a pesar de la puesta en marcha del A350 original en octubre de 2005, algunos clientes de especial importancia pedían que Airbus pusiera en marcha una LCA totalmente nueva con tecnología equivalente a la del Boeing 787.[3710] En consecuencia, Airbus anunció en diciembre de 2006 la puesta en marcha del programa del rediseñado A350XWB.[3711] Las primeras entregas del A350XWB-800 no estaban programadas hasta 2013, unos 5 años después de las primeras entregas prometidas del 787.[3712]

7.1778 Las Comunidades Europeas aducen que Airbus perdió una cantidad importante de ventas de sus aeronaves A330 y A350 original en beneficio del 787 debido a las ventajas de éste en el costo de explotación, el hecho de que Boeing podía proporcionar el 787 en un plazo menor que el que Airbus necesitaba para suministrar el A350 original, o debido al bajo precio del 787.[3713] Las Comunidades Europeas aducen también que, aunque Airbus trató de competir con el 787 ofreciendo el A350 original en 2005, al no disponer Airbus de acceso a subvenciones a la investigación y desarrollo similares, el A350 original "quedó en desventaja frente al 787 en adelantos tecnológicos y fechas de entrega".[3714] Además, las Comunidades Europeas sostienen que los bajos precios del 787 y sus adelantos tecnológicos, fomentados por las subvenciones, obligaron a Airbus a reducir los precios de

---

productos hasta la puesta en marcha del 787; véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 981.

[3707] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 94.

[3708] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 102.

[3709] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 103.

[3710] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 110; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos (ICSS), apéndice, párrafo 16; Andrea Rothman y Susan Ray, *"Redesign A350, Airbus told", Seattle Post-Intelligencer*, 8 de abril de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 1172; y Scott Hamilton, *Redesigning the A350: Airbus' tough choice*, leeham.net, 4 de abril de 2006, CE - Prueba documental 1251.

[3711] Esta familia de LCA abarcaría dos mercados de productos de LCA: el de 200-300 asientos (mediante el A350XWB-800, que competiría directamente con el 787-8 y el 787-9) y el de 300-400 asientos (con el A350XWB-900/1000, que competiría con la familia 777).

[3712] El Grupo Especial tiene presente, desde luego, que Boeing en definitiva no logró entregar el 787 en 2008; sin embargo, el hecho pertinente a los efectos de nuestro análisis es que en 2004 Boeing creía que le sería posible efectuar sus primeras entregas en 2008 (y asumió promesas contractuales en ese sentido con sus clientes).

[3713] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1426-1455; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 10.

[3714] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1410.

sus aeronaves A330 y A350 original para poder obtener pedidos, lo que causó una contención significativa de la subida de los precios del A330 y el A350 original.[3715]

7.1779 Además, las Comunidades Europeas aducen que, aunque Airbus logró poner en marcha en 2006 el A350XWB-800, aeronave tecnológicamente comparable con el 787, los precios de esas aeronaves también sufrieron contención de su subida por las subvenciones al 787, porque **[***]**.[3716]

7.1780 El Grupo Especial está convencido de que las Comunidades Europeas han establecido que las ventajas tecnológicas y de costo de explotación del 787 respecto del A330 y el A350 original, así como sus fechas de entrega previstas a partir de 2008, hicieron que Airbus perdiera un número significativo de ventas de sus aeronaves A330 y A350 original entre 2004 y 2006 y sufriera una contención significativa de la subida de los precios de esas aeronaves durante ese período. No estamos convencidos, en cambio, de que las Comunidades Europeas hayan fundamentado adecuadamente su argumento de que las ventajas tecnológicas y de costo de explotación del 787, o su puesta en marcha en 2004 y sus primeras entregas previstas para 2008, tuvieran una contención significativa de la subida de los precios del A350XWB-800. Explicaremos a continuación los fundamentos de estas conclusiones.

7.1781 En primer lugar, aceptamos la afirmación de que con la puesta en marcha de una aeronave tecnológicamente avanzada cabía esperar una disminución del precio de la aeronave competidora, de tecnología más antigua (junto con sus valores residuales). Estamos convencidos de que así ocurrió con el A330 cuando en 2004 se puso en marcha el 787. Estamos persuadidos de que esto colocó a Airbus en una posición que le obligó a reducir el precio del A330 para tratar de atenuar su pérdida de cuota de mercado a favor del 787.[3717] Vemos en los datos que se nos han presentado una indicación de que la tendencia de los precios del A330 declinó a partir de 2004, pasando de su anterior situación de predominio en el mercado de este producto a la pérdida de cuota de mercado en beneficio de Boeing.

7.1782 Observamos que, como lo demuestra el gráfico que sigue, aunque la demanda de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos se redujo en 2002 (lo que se debió en gran medida a los hechos del 11 de septiembre y la epidemia de SARS), se recuperó en los años siguientes, **[***]**.[3718]

[3715] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1392, 1393 y 1410-1412.

[3716] Las partes no parecen discutir que el A350XWB-800, a diferencia del A330 y el A350 original, era tecnológicamente competitivo con el 787; véase, por ejemplo, la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 13.

[3717] Véase, por ejemplo, Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICSS), párrafo 109. Como los clientes no veían en el A350 original una aeronave de tecnología tan avanzada como el 787, la posición del primero en el mercado era análoga a la del A330; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 12; y Scott Hamilton, *"Redesigning the A350: Airbus' Tough Choice"*, leeham.net, 4 de abril de 2006, CE - Prueba documental 251. Los Estados Unidos afirman que el A350 original "no podía aproximarse, ni remotamente, a la eficiencia de explotación del 787 de Boeing"; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, Anexo sobre campañas de ventas de los Estados Unidos, párrafos 7 y 8.

[3718] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1389; y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 306, párrafo 784.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Pedidos de LCA con 200-300 asientos y precios por asiento en la familia de LCA A330, en dólares constantes (2000-2006)[3719]

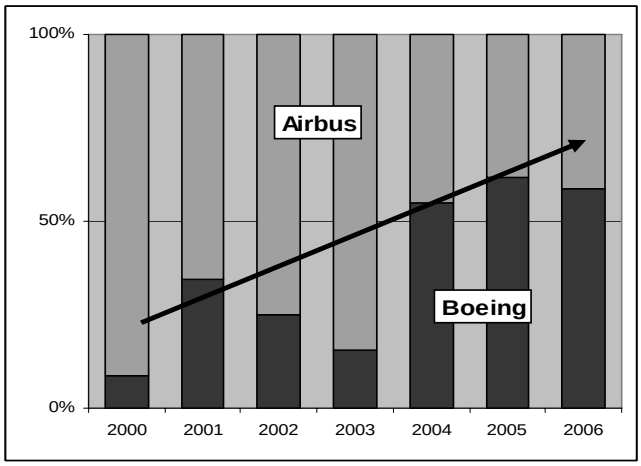
[***]

7.1783 Ninguna de las partes ha presentado datos sobre la participación en el mercado mundial basados en pedidos de aeronaves en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos en el período 2000-2006. Sin embargo, sobre la base de datos presentados por las Comunidades Europeas, el Grupo Especial ha logrado reconstruir los siguientes datos sobre la participación en el mercado mundial respecto de los pedidos de aeronaves en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos durante el período 2000-2006.

Participación en el mercado de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos (sobre la base de datos referentes a pedidos) en 2000-2006[3720]

Año	Airbus A330 y A350	Participación de Airbus en el mercado	Boeing 767 y 787	Participación de Boeing en el mercado
2000	95	**91%**	9	**9%**
2001	52	**57%**	40	**43%**
2002	24	**75%**	8	**25%**
2003	49	**82%**	11	**18%**
2004	51	**46%**	59	**54%**
2005	129	**34%**	251	**66%**
2006	117	**40%**	173	**60%**

7.1784 Las Comunidades Europeas han ilustrado esta tendencia de la participación en el mercado con el gráfico que sigue[3721]:



[3719] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 306, párrafo 784, cuadro 3. La información de ese cuadro sobre los precios está basada en datos de dominio privado de Airbus. La información sobre los pedidos se apoya en la base de datos Airclaims CASE, consulta efectuada el 19 de enero de 2007, CE - Prueba documental 3.

[3720] Compilado mediante informaciones de la base de datos Airclaims CASE, consulta efectuada el 19 de enero de 2007, pedidos correspondientes a 2004-2006, CE - Prueba documental 1287 y base de datos Airclaims CASE, consulta efectuada el 19 de enero de 2007, CE - Prueba documental 3.

[3721] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 33.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1785 Estas cifras sobre las cuotas de mercado muestran la erosión bastante espectacular de la participación de Airbus en el período 2004-2006 en comparación con la de 2000-2003. Esta erosión de la primacía del A330 en el mercado de estos productos coincide con la introducción del 787, en 2004. Las pruebas referentes a las tendencias de los precios del A330, junto con los datos sobre participación en el mercado, concuerdan con lo que cabría esperar que ocurriese a raíz de la introducción de una aeronave tecnológicamente superior, que ofrecía ventajas de costos de explotación respecto de otra aeronave de tecnología más antigua, por un precio aproximadamente igual. Evidentemente cabía esperar que los precios del A330 disminuyeran y que perdiera cuota de mercado, incluso con la demanda considerablemente mayor que se registró en él.[3722]

7.1786 En segundo lugar, estamos convencidos de que las pruebas referentes a campañas de ventas realizadas entre 2004 y 2006 en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos demuestran que los clientes decidían adquirir LCA de la familia 787 de Boeing porque: i) consideraban que las LCA de Airbus de la familia A330 y de la familia A350 original no tenían las mismas posibilidades que la familia 787 de Boeing en cuanto a cumplir las exigencias de los clientes en aspectos técnicos o de fechas de entrega; o bien ii) consideraban que podrían cumplir esas exigencias pero "les decidían los precios extremadamente bajos que ofrecía Boeing".[3723] En varias de las campañas de ventas en que las Comunidades Europeas aducen que el cliente se inclinó por el 787 debido a sus características tecnológicas o su disponibilidad en 2008[3724], parecen haber desempeñado un papel significativo en la venta de Boeing otros factores distintos de las características de rendimiento del 787 en relación con el A330 y el A350 original y la fecha de entrega en 2008 ofrecida para el 787.[3725] Sin embargo, las características en materia de prestaciones del 787 y/o la previsión de que entrase en servicio en 2008 parecen haber sido los factores decisivos del resultado de las campañas de Qantas, Ethiopian Airlines e Icelandair, de 2005, y de Kenya Airways, de 2006.

7.1787 A juicio del Grupo Especial, las campañas de Qantas, Ethiopian Airlines e Icelandair, de 2005, y de Kenya Airways, en 2006, constituyen pruebas de ventas que Airbus no obtuvo debido a las características tecnológicas avanzadas del 787, cuya disponibilidad en esa época fue acelerada por las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos. De este modo, constituyen pruebas de pérdida de ventas causadas por las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos.

7.1788 El Grupo Especial observa que, en particular, la venta a Qantas se refería a un pedido de 45 aeronaves 787 más 20 opciones y otros 50 derechos de compra.[3726] Las pruebas con ICSS presentadas al Grupo Especial confirman otras pruebas que indican que esa campaña de ventas fue

---

[3722] Por ejemplo, los Estados Unidos afirman que el desnivel de rendimiento entre el A350 original y el 787 era demasiado grande para zanjarlo con rebajas de precio (lo que supone una erosión simultánea de los precios de Airbus y de su cuota de mercado). A juicio del Grupo Especial, cabe aplicar igual razonamiento al A330; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, Anexo sobre campañas de ventas de los Estados Unidos, párrafo 8. Puede verse un ejemplo concreto en la campaña analizada por los Estados Unidos en el Anexo sobre campañas de ventas de los Estados Unidos, párrafos 52-57. Los Estados Unidos explican que Airbus, a pesar de ofrecer rebajas extraordinariamente importantes para el A350 original, no podía superar las ventajas de valor que ofrecía el 787 y su disponibilidad en menor plazo; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, Anexo sobre campañas de ventas de los Estados Unidos, párrafos 56 y 57.

[3723] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1427.

[3724] Esas campañas de ventas son las siguientes: All Nippon Airways (2004); Japan Airlines (2004); Continental Airlines (2004-2006); Icelandair (2005); Northwest (2005); Air Canada (2005); Qantas (2005); Kenya Airways (2006); Ethiopian Airlines (2005); y Royal Air Maroc (2005).

[3725] Son tales factores la vinculación de Boeing con la línea aérea (Continental Airlines, All Nippon Airways y Japan Airlines), las rutas específicas que se trataba de atender y el alcance de la aeronave (Northwest, All Nippon Airways y Japan Airlines), el efecto de la competencia entre el A340 y el 777 y la preferencia de la línea aérea por una flota mixta (Air Canada), y la omisión de presentar una oferta formal dentro del plazo estipulado por la línea aérea (Royal Air Maroc).

[3726] Informe de prensa de Boeing y Airbus, CE - Prueba documental 1157, páginas 430-432 y 467-469.

extremadamente competitiva por diversas razones estratégicas.[3727] Tomando en consideración el volumen del pedido, así como esos otros diversos factores que caracterizaron esa campaña como de particular importancia tanto para Boeing como para Airbus, estamos convencidos de que el hecho de que Airbus perdiese la campaña de ventas a Qantas, por sí sola, constituye prueba de una pérdida significativa de ventas. El Grupo Especial, en consecuencia, está convencido de que las pruebas apoyan suficientemente su conclusión de que, *de no ser por* los efectos de ciertas subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, Airbus habría hecho otras ventas del A350 original y, en esa medida, no habría sufrido una pérdida significativa de ventas en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1789 Los efectos de mercado que fueron consecuencia de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos se hicieron sentir inicialmente en las aeronaves de Airbus con la puesta en marcha del 787 en 2004, y se reflejan en los datos sobre participación en el mercado basados en los *pedidos* obtenidos en el período 2004-2006. Las Comunidades Europeas aducen que, en la medida en que han señalado pedidos como causa de desplazamiento u obstaculización que no se han manifestado todavía en entregas, las entregas futuras resultantes de esos pedidos constituyen prueba de una *amenaza* de desplazamiento y obstaculización.[3728] En este sentido, las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones causan una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a mercados de terceros países que se relacionan con entregas futuras de LCA de Airbus, resultantes de pedidos formulados en 2004-2006.[3729]

7.1790 Las Comunidades Europeas han presentado los siguientes datos sobre la participación en el mercado acerca de los mercados pertinentes de terceros países respecto de las campañas de ventas ya mencionadas de Qantas, Ethiopian Airlines, Kenya Airways y Icelandair, sobre la base de datos de entregas efectivas (hasta el año 2006, inclusive) y de entregas futuras proyectadas (a partir del año 2007) basándose en datos sobre pedidos efectivos[3730]:

		Airbus		**Boeing**	
Australia	2002	2	100%	--	--
	2003	4	100%	--	--
	2004	5	100%	--	--
	2005	3	100%	--	--
	2006	1	100%	--	--

[3727] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICSS), párrafos 108 y 109. Véase también informes de prensa de Boeing y Airbus, CE - Prueba documental 1157, páginas 430-432 y 467-469.

[3728] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1455-1458, 1466-1468, 1552-1555, 1562, 1640-1643, 1650 y 1651; y declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 90.

[3729] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1455, 1552 y 1640. Este argumento forma parte del argumento subsidiario más general de las Comunidades Europeas según el cual, si el Grupo Especial rechazara su utilización de los pedidos como fundamento de su alegación de perjuicio grave actual, las subvenciones otorgadas en beneficio de las respectivas LCA de Boeing causan una amenaza de perjuicio grave respecto de las *entregas* futuras de LCA "similares" de Airbus. El Grupo Especial observa que Australia también aduce que, a pesar de que la entrega de una LCA puede no concretarse, los pedidos son una indicación del efecto de las subvenciones en la rama de producción y el mercado, a través de las ventas y la cuota de mercado que se proyectan para el futuro. Según Australia, ofrecen por lo tanto una indicación de la forma en que las subvenciones actuales habrán de afectar probablemente al mercado en el futuro y, de ese modo, de la amenaza de perjuicio grave; comunicación escrita de Australia, párrafo 69.

[3730] *Airbus and Boeing Deliveries and Projected Deliveries in the Challenged Markets*, CE - Prueba documental 1173.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

		Airbus		**Boeing**	
	2007	4	100%	--	--
	2008	4	50%	4	50%
	2009	3	27%	8	73%
	2010	1	10%	9	90%
	2011	--	--	7	100%
	2012	--	--	14	100%
	2013	--	--	3	100%
Etiopía	2003	--	--	1	100%
	2004	--	--	1	100%
	2005	--	--	1	100%
	2006	--	--	--	--
	2008	--	--	1	100%
	2009	--	--	1	100%
	2010	--	--	3	100%
	2011	--	--	2	100%
	2012	--	--	3	100%
Kenya	2001	--	--	3	100%
	2010	--	--	2	100%
	2011	--	--	4	100%
	2012	--	--	3	100%
Islandia	2010	--	--	2	100%
	2012	--	--	2	100%

7.1791 Habida cuenta del tiempo que transcurre entre el pedido de una aeronave y su entrega, los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos en las ventas de Airbus en los mercados de estos países no se reflejarán en datos referentes a las entregas hasta que se entregue el 787, algunos años después de 2006. Sin embargo, es evidente que en ese momento las Comunidades Europeas sufrirán un perjuicio grave en forma de desplazamiento y obstaculización de sus exportaciones a estos mercados de terceros países. En tales condiciones, el Grupo Especial considera que las ventas perdidas por Airbus debido a los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos también constituyen prueba de la existencia de una amenaza de perjuicio grave. El Grupo Especial, en consecuencia, está convencido de que, *de no ser por* los efectos de algunas de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, Airbus habría obtenido más pedidos de sus LCA A330 o A350 original de clientes situados en mercados de terceros países (Australia, Etiopía, Kenya e Islandia) y por lo tanto no habría sufrido la amenaza de desplazamiento u obstaculización de sus exportaciones a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1792 Las Comunidades Europeas también han señalado ciertas ventas que Airbus pudo obtener mediante el ofrecimiento de **[***]** a fin de compensar las ventajas tecnológicas y las economías de costos de explotación ofrecidas por el 787.[3731] Como ya hemos indicado, estamos convencidos de que las tecnologías aplicadas al 787 tuvieron por resultado una aeronave que ofrecía a sus clientes una reducción considerable de los costos de explotación, y que la combinación de la superior tecnología y

[3731] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1393; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con ICSS, párrafo 10.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

los menores costos de explotación del 787 afectó claramente al valor comparativo del A330 y el A350 original de Airbus, no dejando a ésta otra alternativa que la de reducir los precios de sus aeronaves para poder competir.[3732] Las pruebas relativas al grado de las concesiones en materia de precios ofrecidas por Airbus para poder lograr ventas de sus LCA A330 y A350 original indican que otro efecto de las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos consistió en una contención significativa de la subida de los precios con respecto a esos modelos.[3733]

7.1793 Las Comunidades Europeas también alegan que otro efecto de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos es una contención significativa de la subida de los precios del A350XWB-800. El Grupo Especial no tiene ante sí pruebas acerca de las tendencias de los precios del A350XWB-800, ni las Comunidades Europeas le han presentado pruebas acerca de sus precios reales en determinadas campañas de ventas de LCA. Las pruebas de que dispone el Grupo Especial indican que Airbus considera que el A350XWB-800 es tecnológicamente igual, si no superior, al 787, lo que significa que Airbus no tendría necesidad alguna de ofrecer rebajas de precio para compensar el valor de las innovaciones tecnológicas del 787, como ocurrió con el A330 y el A350 original.[3734] Las Comunidades Europeas afirman que **[***]**.[3735] Además, Christian Scherer, de Airbus, afirma que aunque el A350XWB es tecnológicamente competitivo con el 787, sigue estando en desventaja competitiva debido a que no estará disponible para su entrega hasta 2013.[3736] Aunque el Grupo Especial considera perfectamente verosímil que los clientes que antes habían formulado pedidos del A350 original pidieran, en sus negociaciones con Airbus, que ésta les ofreciera el mismo precio por un producto que se reconocía como superior, no consideramos que de ello se desprenda necesariamente que Airbus no tuviese otra posibilidad sino la de acceder a tales pedidos, en especial si el A350XWB-800 se considera un producto tecnológicamente superior al A350 original. También nos parece perfectamente plausible que las ventas del A350XWB-800 pudieran estar en desventaja frente al 787 porque no estaban disponibles para su entrega hasta el año 2013; pero el Grupo Especial necesitaría alguna prueba al respecto para poder efectuar una evaluación objetiva de ese asunto.

7.1794 En consecuencia, el Grupo Especial da por acreditado, sobre la base de las pruebas examinadas en los párrafos anteriores, que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos contribuyeron de forma auténtica y sustancial al desarrollo por Boeing de tecnologías para el 787 y que, como consecuencia de ello, *de no ser por* los efectos de esas subvenciones: i) Airbus habría obtenido más pedidos de sus LCA A330 y A350 original de clientes de mercados de

[3732] Los Estados Unidos aducen que los costos de fabricación del 787 de Boeing habían disminuido considerablemente por la utilización de programas informáticos de diseño y de gestión del ciclo de vida útil de los productos que estaban disponibles en el comercio, la adquisición de materiales comunes mediante diversos proveedores, y normalizando las variantes libradas a la elección del cliente; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, anexo sobre campañas de ventas con ICSS, párrafo 22. Aunque el Grupo Especial no tiene razón alguna para poner en duda que esas decisiones comerciales efectivamente generaron economías en los costos de fabricación, observamos que uno de los objetivos principales de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos consistía en el desarrollo de tecnologías innovadoras que dieran lugar a menores costos directos de explotación para las líneas aéreas.

[3733] Por ejemplo, Airbus vendió el A350 original a un comprador por una suma considerablemente inferior al precio por el que había vendido el A330 al mismo cliente varios años antes; segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 71.

[3734] Véase, por ejemplo, Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 115; y *"Airbus goes for extra width", Flight International*, 25 de julio de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 302.

[3735] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1424; y Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 114.

[3736] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 115.

terceros países (Australia, Etiopía, Kenya e Islandia) en 2005 y 2006, y las Comunidades Europeas no habrían sufrido la amenaza de desplazamiento u obstaculización de exportaciones a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC; ii) Airbus habría hecho más ventas del A330 y el A350 original durante el mismo período y, en esa medida, no habría sufrido una pérdida significativa de ventas en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC; y iii) los precios del A330 y el A350 original en el período comprendido entre 2004 y 2006 habrían sido significativamente superiores y, en esa medida, Airbus no habría sufrido una contención significativa de la subida de los precios en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1795 Al llegar a las conclusiones precedentes, el Grupo Especial también ha tenido en cuenta las pruebas y los argumentos presentados por los Estados Unidos acerca de ciertos factores que, a su juicio, explican las dificultades que experimentó al comienzo Airbus para competir con el 787 durante el período 2004-2006.[3737] Recordamos que el principal argumento de los Estados Unidos a este respecto es que los problemas de Airbus con el A350 original, y su imposibilidad de poner en marcha el A350XWB antes de 2006, no se debieron a falta de acceso a tecnologías fundamentales, sino a que Airbus tenía comprometidos sus recursos, a comienzos del decenio, para el A380.[3738] Según los Estados Unidos, la situación de Airbus en el segmento de mercado las aeronaves de fuselaje ancho con 200-300 asientos resultaba de su opción estratégica de centrarse en dominar la tecnología de una aeronave "superjumbo" destinada a prestar servicios en rutas entre grandes nodos aeroportuarios, mientras que Boeing decidió centrarse en aeronaves más pequeñas y eficientes en el uso del combustible que prestaran servicios en rutas punto a punto y pudieran aprovechar las novedades en la tecnología de materiales compuestos existentes y generalmente disponibles y las reducciones de los costos de esos materiales.[3739] Los Estados Unidos también aducen que Airbus, después de que resolvió seguir una orientación distinta a la de Boeing, complicó sus propios problemas tras la puesta en marcha del 787 al tratar de acelerar el desarrollo de un modelo A350 competidor sobre la base de un rápido rediseño del A330.[3740]

7.1796 A nuestro juicio, los argumentos de los Estados Unidos acerca del efecto de los programas referentes al A380 y el A400M en el desarrollo por Airbus de productos en el mercado de aeronaves con 200-300 asientos no son exactamente pertinentes. El objetivo al que debe apuntar el análisis del Grupo Especial consiste en los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos en el comportamiento *de Boeing* respecto del desarrollo de productos, y nos parece evidente que esas subvenciones dieron a Boeing una ventaja competitiva. Aunque supusiéramos a efectos de argumentación que Airbus había hecho una opción estratégica que generaba el riesgo de crearle vulnerabilidad comercial en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos en caso de que Boeing decidiera poner en marcha antes de 2006 una aeronave con nueva tecnología, lo que tiene pertinencia a los efectos de la evaluación por el Grupo Especial es el papel de las

---

[3737] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 916-928; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 310; entrevista con Noel Forgeard: *"I wanted to limit the costs for Airbus", Süddeutsche Zeitung*, 20 de mayo de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 1228; entrevista con Thomas Enders, *"We have made mistakes", Welt am Sonntag*, 14 de mayo de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 1229; segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, apéndice con ICSS, párrafo 12; *"Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", Air Transport Daily News*, 6 de octubre de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 1167; Robert Wall, *"A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch", Aviation Week & Space Technology*, 20 de junio de 2005, Estados Unidos - Prueba documental 296; y *Noel Forgeard and the A380, Commercial Aviation Report*, 1º y 15 de enero de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 297.

[3738] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 714. Según los Estados Unidos, durante ese período Airbus estaba desarrollando también el avión de transporte militar A400M.

[3739] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 714.

[3740] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 714.

subvenciones para investigación y desarrollo en cuanto a hacer posible que Boeing pudiera poner en marcha antes de 2006 una aeronave de nueva tecnología, explotando mediante ello esa vulnerabilidad en detrimento de Airbus.

Conclusión

7.1797 En conclusión, el Grupo Especial constata que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos tuvieron por efecto una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, con respecto al mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos, y una pérdida significativa de ventas y una contención significativa de la subida de los precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto de ese mercado, cada una de las cuales constituye perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

ii) La cuestión de si las subvenciones en litigio en esta diferencia causan un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el comportamiento de Boeing en la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787

7.1798 Como se ha explicado en la subsección 2 b) ii), la diferencia entre los argumentos de las Comunidades Europeas referentes al 787 y los referentes al 737NG y el 777 consiste en que en el primer caso las Comunidades Europeas sostienen que hubo dos efectos principales de las subvenciones que causan un perjuicio grave (los "efectos tecnológicos" y los "efectos en los precios"), mientras que en el caso del 737NG y el 777 las Comunidades Europeas aducen que se causa perjuicio grave por un efecto principal de todas las subvenciones (los "efectos en los precios").

7.1799 En la subsección 2 c) i), *supra*, el Grupo Especial ha constatado que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, a través de sus efectos en el desarrollo de tecnologías por Boeing (los llamados "efectos tecnológicos"), han causado un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos. En esta subsección, el Grupo Especial examinará si todas las subvenciones en litigio han causado un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas debido a sus efectos en el comportamiento de Boeing en la fijación de los precios del 737NG, el 777 y el 787.

7.1800 Las Comunidades Europeas afirman que las subvenciones en litigio tienen "efectos en los precios" en cuanto reducen los costos unitarios marginales de Boeing, o bien actúan incrementando el flujo de caja de Boeing no dedicado a la explotación. El Grupo Especial analizará en primer lugar los efectos de las subvenciones de las que se afirma que reducen los costos unitarios marginales de Boeing antes de pasar a examinar los efectos de las demás subvenciones en litigio en esta diferencia sobre la fijación de precios por Boeing y, en definitiva, en los precios y las ventas de Airbus en cada uno de los tres mercados de LCA.

Efectos causados en la fijación de precios por Boeing por las subvenciones que supuestamente afectaron a sus costos unitarios marginales

7.1801 Las Comunidades Europeas han señalado tres de las medidas impugnadas afirmando que funcionan con el efecto de reducir los costos unitarios marginales de Boeing en relación con la producción y venta de cada LCA. Esas medidas son las siguientes: i) las exenciones y exclusiones EVE/IET; ii) las reducciones del impuesto B&O del Estado de Washington y la ciudad de Everett, y iii) la excención del pago de derechos de aterrizaje otorgada por el condado de Snohomish para los LCF 747 que transportan partes y componentes del 787 para su armado final en

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Everett.[3741] Recordamos que el Grupo Especial ha constatado que solamente constituyen subvenciones específicas las medidas EVE/IET y las reducciones de impuestos estatales y municipales B&O[3742] y en consecuencia examinaremos los efectos de esas dos subvenciones en los precios y las ventas de Airbus en el período 2004-2006.

7.1802 Las subvenciones EVE/IET son medidas fiscales organizadas como rebajas de la tributación total de Boeing exonerando de impuestos una parte de los ingresos de fuente extranjera relacionados con la exportación. Las exenciones/exclusiones de impuestos EVE/IET se efectúan sobre cada entrega de LCA exportada por Boeing, así como sobre las que Boeing produce y vende a empresas nacionales de transporte y de arrendamiento para su utilización principal en rutas del extranjero. En otras palabras, las subvenciones EVE/IET se relacionan directamente con los ingresos derivados de exportaciones de LCA y funcionan reduciendo los ingresos imponibles, con lo que disminuyen los impuestos que gravan a Boeing y aumentan sus beneficios después del pago de impuestos. Como hemos explicado en la parte de este informe en que formulamos la constatación de que las medidas EVE/IET son subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC[3743], el Gobierno de los Estados Unidos, a través de la TIPRA[3744], derogó determinados aspectos de la aplicación por anterioridad de las ventajas fiscales EVE/IET respecto de los ejercicios fiscales 2006 y siguientes, y dado que Boeing no entregará el 787 a ninguno de sus clientes antes de esa fecha, no podrá obtener las exenciones y exclusiones fiscales EVE/IET en relación con la venta del 787. De hecho, las Comunidades Europeas no sugieren que las subvenciones EVE/IET hayan afectado a los precios de 787, y no han incluido esas subvenciones al 787 a los efectos de su argumentación sobre existencia de perjuicio grave.[3745] Por lo tanto, nuestro análisis de los efectos de esas subvenciones se llevará adelante sobre la base de que sólo pueden haber afectado a la fijación por Boeing de los precios del 737NG y el 777, y por consiguiente sólo pueden haber tenido efectos en los mercados de las LCA de pasillo único con 100-200 asientos y de fuselaje ancho con 300-400 asientos, respectivamente.

7.1803 Las subvenciones del Estado de Washington correspondientes al impuesto B&O figuraban entre los diversos incentivos fiscales establecidos por el poder legislativo de este Estado mediante el Proyecto de ley 2294 de la Cámara (HB 2294). Las pruebas presentadas al Grupo Especial indican que el conjunto de medidas de reforma impositiva del HB 2294 tenía por objeto, o ésta era la intención que lo inspiraba, reducir la estructura de costos de Boeing y mejorar de ese modo considerablemente su competitividad.[3746] La reducción del impuesto B&O por la ciudad de Everett era uno de los elementos de los incentivos establecidos a través del MSA. La ordenanza que dispuso la reducción de ese impuesto por la ciudad de Everett indica que tiene por objeto crear una disminución del valor neto actual calculada en unos 35 millones de dólares, sobre la base de la estimación actual de la producción y las ventas de aeronaves, y un tipo de descuento del 6 por ciento durante un plazo de 20 años a partir de 2004.[3747] Las reducciones del impuesto B&O del Estado de Washington se aplican a la producción y la venta de LCA fabricadas en el Estado de Washington, por lo que pueden afectar a la producción y la venta de las familias de LCA de Boeing 737NG, 777 y 787. Las reducciones del impuesto B&O de la ciudad de Everett afectan a la producción y la venta de LCA fabricadas en Everett, por lo que se aplican a las familias de LCA de Boeing 777 y 787.

7.1804 El Grupo Especial recuerda que, en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial consideró que con arreglo al apartado c) del artículo 5 y al párrafo 3 c) del

[3741] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1233.
[3742] Véanse los párrafos 7.1406, 7.212, 7.302, 7.346 y 7.516 del presente informe.
[3743] Véanse los párrafos 7.1450-7.1464 del presente informe.
[3744] Véase el párrafo 7.1385 del presente informe, *supra*.
[3745] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1230, cuadro 15.
[3746] *Washington State 7E7 Presentation*, diapositiva 9, CE - Prueba documental 66.
[3747] *Everett Ordinance 2759-04 (2004), § 1*, CE - Prueba documental 61.

artículo 6 del Acuerdo SMC estaba facultado para examinar de forma integrada los efectos de cualquier subvención que tuviera vinculación suficiente con el producto subvencionado y con la variable particular relacionada con efectos específicos en estudio.[3748] El Grupo Especial declaró lo siguiente:

"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."[3749]

7.1805 Observamos que las Comunidades Europeas han agrupado las subvenciones EVE/IET junto con las del impuesto B&O como subvenciones que reducen los costos unitarios marginales de Boeing. Los Estados Unidos también dicen que las subvenciones EVE/IET y las del impuesto B&O comparten ciertas similitudes de estructura y funcionamiento, por lo que resulta apropiado que el Grupo Especial lleve a cabo un análisis conjunto de sus efectos.[3750] El Grupo Especial considera apropiado agrupar las subvenciones EVE/IET junto con las subvenciones del impuesto B&O a los efectos del análisis de sus efectos. A nuestro juicio, para llevar a cabo un análisis conjunto de los efectos de las subvenciones en el contexto de esta diferencia tiene que ser posible deducir de su estructura, su diseño y su funcionamiento que afectan de forma similar al comportamiento de Boeing.

7.1806 Las Comunidades Europeas han analizado las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O como subvenciones que se obtienen sobre la producción y la entrega de cada LCA, y que reducen directamente los costos unitarios marginales de Boeing en la producción y venta de cada LCA beneficiada por las subvenciones.[3751] Los Estados Unidos, aunque no consideran exacto afirmar que las subvenciones reducen los costos unitarios marginales de Boeing[3752], consideran que ambas subvenciones dan lugar a un aumento de los ingresos después de la transacción (la venta de una LCA).[3753] En este sentido, las dos subvenciones están vinculadas directamente con la venta de cada LCA. Los Estados Unidos están de acuerdo en que, desde el punto de vista económico, las subvenciones que están vinculadas con las ventas tienen consecuencias en ellas.[3754] También reconocen que los precios de las LCA de Boeing resultan afectados, entre otros factores, por las modificaciones de los costos fijos y variables de Boeing que se refieren a productos determinados[3755] y apoyan el criterio de que las subvenciones para productos específicos pueden tener una repercusión significativa en los precios y la producción.[3756]

7.1807 Las subvenciones EVE/IET reducen los ingresos imponibles de Boeing derivados de ciertas ventas de aeronaves, mientras que las subvenciones del impuesto B&O reducen directamente la tasa del impuesto aplicable a los ingresos brutos de Boeing derivados de la fabricación de aeronaves. El impuesto B&O del Estado de Washington se percibe sobre el importe bruto de la venta, los ingresos brutos derivados de la operación o el valor de los productos.[3757] El impuesto B&O de la

[3748] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192.
[3749] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192.
[3750] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 767 y 768.
[3751] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1241.
[3752] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 751.
[3753] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 751 y 752.
[3754] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 289, párrafo 540.
[3755] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 298, párrafo 522.
[3756] Stiglitz y Greenwald, *On the Question of the Impact of Subsidies on Supply and Prices in the LCA Market*, Estados Unidos - Prueba documental 1309, párrafo 4.
[3757] Véase el párrafo 7.47 del presente informe.

ciudad de Everett es un gravamen sobre los ingresos brutos, que en lo relativo a la fabricación se consideran en general equivalentes al valor de los productos fabricados.[3758] En términos generales, las subvenciones reducen los impuestos que paga Boeing acrecentando con ello sus beneficios después del pago de impuestos. Tanto las subvenciones EVE/IET como las del impuesto B&O acentúan la rentabilidad de las ventas de LCA de forma que permite a Boeing fijar los precios de sus LCA en un nivel que de otro modo no estaría comercialmente justificado. En síntesis, las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O, al reducir los impuestos aplicables a las ventas de LCA, tienen claramente una relación mucho más directa e inmediata con los precios y las ventas de las aeronaves que otras subvenciones en litigio en esta diferencia, como las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos.

7.1808 Además, recordamos que las subvenciones EVE/IET han sido objeto de un procedimiento anterior de solución de diferencias en la OMC, en el que se constató que eran subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3759] También en este informe formulamos la constatación de que las medidas EVE/IET son subvenciones a la exportación prohibidas.[3760] Esas subvenciones no sólo tienen una relación más directa con los precios de las LCA de Boeing que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, sino que, por su propia naturaleza de subvenciones a la exportación, también tienen mayores probabilidades de causar efectos desfavorables en el comercio. Observamos a este respecto que el Órgano de Apelación ha declarado lo siguiente:

"No hay ninguna razón lógica para considerar que los Miembros de la OMC, al concebir y concluir el *Acuerdo SMC*, han atribuido a los grupos especiales la facultad de inferir conclusiones en asuntos concernientes a subvenciones recurribles que *pueden* ser ilícitas *si* tienen determinados efectos en el comercio, y no en asuntos concernientes a subvenciones prohibidas a la exportación, *cuyos efectos desfavorables se presumen*."[3761]

7.1809 En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Grupo Especial explicó en los siguientes términos la naturaleza intrínseca de distorsión del comercio que tienen las subvenciones a la exportación:

"A nuestro juicio, el objeto y fin {del Acuerdo SMC} es imponer disciplinas multilaterales a las subvenciones que distorsionan el comercio internacional. Es por esta razón que el Acuerdo SMC prohíbe dos categorías de subvenciones -subvenciones supeditadas a la exportación y subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados- *que están destinadas concretamente a afectar al comercio*."[3762]

7.1810 A nuestro juicio, precisamente porque las subvenciones EVE/IET están supeditadas a que Boeing realice ventas de exportación, podemos determinar, a falta de pruebas fiables en sentido contrario, que por su propia naturaleza tendrán efectos distorsionadores.[3763]

[3758] Véase el párrafo 7.306 del presente informe.

[3759] Véanse los párrafos 7.1452-7.1455 del presente informe.

[3760] Véase el párrafo 7.1464 del presente informe.

[3761] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 202. Sin cursivas en el original.

[3762] Informe del Grupo Especial, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 7.26. Sin cursivas en el original. Véase también lo declarado por el Árbitro en *Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)*: "Después de todo, las subvenciones a la exportación tienen 'efectos desfavorables' para los terceros. En términos sistemáticos, las subvenciones a la exportación, como categoría, están inherentemente más inclinadas a tener tales efectos, que ninguna otra categoría"; Decisión del Árbitro, *Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)*, párrafo 5.35.

[3763] Sin perjuicio de ello, en el presente caso hay efectivamente pruebas fehacientes, como señalaremos más adelante, que confirman esta determinación; por ejemplo, véanse los párrafos 7.1806, 7.1807, 7.1811 y 7.1817-7.1823.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1811 Hemos estimado antes la cuantía de las subvenciones EVE/IET relacionadas con ventas de LCA y recibidas por Boeing y McDonnell Douglas a través de exenciones y exclusiones de esos impuestos entre 1989 y 2006 en una suma aproximada de 2.200 millones de dólares.[3764] Los consultores de las Comunidades Europeas, ITR, estiman que de los 2.200 millones de dólares de subvenciones EVE/IET obtenidas por Boeing entre 1989 y 2006 por ventas de LCA, en los años 2004 a 2006 Boeing recibió aproximadamente 153 millones de dólares, 142 millones y 140 millones, respectivamente.[3765] Como se indicó en los párrafos 7.254 y 7.353 del presente informe, el Grupo Especial ha calculado que la cuantía de la reducción de impuestos B&O por el Estado de Washington y recibida directamente por Boeing hasta 2006 fue de 13,8 millones de dólares, mientras que la cuantía de la reducción de ese impuesto de la ciudad de Everett, recibida por Boeing hasta 2006, fue de 2,2 millones de dólares.

7.1812 Como se expuso en los párrafos 7.155-7.157 del presente informe, las Comunidades Europeas han distribuido la cuantía total de las subvenciones del impuesto B&O que según los cálculos recibió Boeing entre 2007 y 2009 asignándola al período 2004-2006 como parte de la distribución hecha por ITR de las subvenciones a lo largo del tiempo, para llegar a una estimación de la "magnitud" de la subvención por cada LCA.[3766] Aunque el Grupo Especial no discrepa de la proposición general de que la expectativa de recibir una subvención puede afectar al comportamiento de su beneficiario, dando lugar así a efectos en el mercado que son anteriores a su percepción efectiva, el Grupo Especial no considera que ello deba dar lugar automáticamente a la distribución mecánica de la cuantía de las subvenciones recurrentes que reducen los costos unitarios marginales de Boeing retrotrayéndolas tres años. Tal asignación supondría que la subvención no causa perjuicio grave, en el sentido del párrafo 3 del artículo 6, en el año en que se recibe. Como hemos explicado en el párrafo 7.1685, el Grupo Especial no acepta ese supuesto. El Grupo Especial considera que, dadas las particularidades de la producción y venta de LCA, debe entenderse que los efectos de las subvenciones se inician en el momento en que se obtiene un pedido de LCA (o se lo pierde) y continúan hasta el momento en que se entrega la aeronave (o no se la entrega), incluido ese momento.

7.1813 Asimismo, observamos que la distribución hecha por las Comunidades Europeas de las cuantías de las subvenciones de impuestos B&O posteriores a 2006, que según los cálculos recibió Boeing en 2007-2009, asignándolas al período 2004-2006, se manifiesta en el contexto específico de la distribución hecha por ITR de las subvenciones que Boeing recibió entre 1989 y 2006 a lo largo del tiempo y entre modelos determinados de LCA a efectos de calcular la "magnitud" de las subvenciones por cada LCA e índices de subvención *ad valorem* para cada familia de LCA de Boeing. Los cálculos sobre la "magnitud" de las subvenciones por cada LCA hechos por ITR no desempeñan función alguna en el análisis hecho por el Grupo Especial de los efectos de las subvenciones. Por consiguiente, no vemos razones ni necesidad de retrotraer efectivamente la cuantía de las subvenciones recurrentes recibidas por Boeing a los efectos de nuestro análisis del perjuicio grave en la forma en que lo hizo ITR a los efectos de sus cálculos de la "magnitud" de las subvenciones.

7.1814 La cuestión que se plantea al Grupo Especial consiste en determinar si la posibilidad de disponer de las subvenciones EVE/IET y del impuesto B&O permitió a Boeing competir en los precios en determinadas ventas y lograr ventas que de otro modo no habría realizado; y, cuando no logró esas ventas, si ello dio lugar a que Airbus las obtuviera a precios inferiores a los que de otro

---

[3764] Véase el párrafo 7.1419 del presente informe.

[3765] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007, CE - Prueba documental 13, apéndice A, página 3.

[3766] *International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft*, 20 de febrero de 2007. El método utilizado por las Comunidades Europeas para asignar la cuantía de las subvenciones y establecer una "magnitud" de las subvenciones por año y por LCA está expuesto en los párrafos 7.1616 y 7.1617 del presente informe.

modo habría alcanzado. Los Estados Unidos aducen que las cuantías de las subvenciones EVE/IET recibidas por Boeing eran demasiado pequeñas en relación con los ingresos correspondientes a los pedidos de Boeing para que pudieran afectar a la fijación de sus precios en grado que le hiciera lograr ventas que de otro modo no habría obtenido, o para que forzara a Airbus a obtener ventas únicamente a precios inferiores a los que de otro modo habría alcanzado. Los Estados Unidos presentan al respecto los siguientes cálculos[3767]:

	Valor de los pedidos	**Magnitud de las subvenciones EVE/IET**	**Relación entre la subvención y el valor de los pedidos**
2000	$32.591	$266	1:122
2001	$16.588	$197	1:84
2002	$12.585	$179	1:70
2003	$9.771	$107	1:91
2004	$16.650	$153	1:109
2005	$67.193	$142	1:473
2006	$61.579	$140	1:440

7.1815 ITR critica la asignación por los Estados Unidos de las cuantías de las subvenciones EVE/IET según el valor de los pedidos, lo que a su juicio no corresponde a la realidad de que esas subvenciones se determinan por las ventas de aeronaves y no por los pedidos.[3768] Señala ITR que las subvenciones EVE/IET se basan en un porcentaje fijo de los ingresos o los beneficios de exportación definidos en términos amplios, y aduce que cualquier índice de subvención *ad valorem* debe basarse en los ingresos correspondientes a las ventas que generaron las subvenciones. ITR presenta el siguiente cuadro que indica las subvenciones EVE/IET calculadas en porcentaje de los ingresos anuales de Boeing resultantes de entregas de aeronaves entre 2000 y 2006[3769]:

Año	**Ingresos por entregas**	**Subvenciones EVE/IET**	
		Cuantía	**% de los ingresos por entregas**
2000	24.792	266	1,07%
2001	27.251	197	0,72%
2002	22.100	179	0,81%
2003	16.637	107	0,64%
2004	15.905	153	0,96%
2005	14.777	142	0,96%
2006	21.562	140	0,65%

[3767] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 815; véase también la segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 175 y nota 272; las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 229, párrafos 418-420; y las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 269, párrafo 469. Las Comunidades Europeas discrepan de la posición de los Estados Unidos según la cual las supuestas ventajas fiscales no eran suficientes para afectar a la oferta de LCA de Boeing; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 389, párrafo 403.

[3768] *ITR LLC Response to US Criticisms of ITR Subsidy Magnitude Report*, 1º de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1181, párrafo 15.

[3769] *ITR LLC Response to US Criticisms of ITR Subsidy Magnitude Report*, 1º de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1181, párrafo 16.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1816 Consideramos que ninguno de los dos criterios de medición es particularmente informativo ni ilustrativo de las posibilidades de las subvenciones EVE/IET de afectar a los precios de Boeing y, por extensión, a los precios y las ventas de Airbus.

7.1817 Es importante tener presente que las subvenciones EVE/IET son subvenciones a la exportación destinadas a acentuar la competitividad de Boeing a través de su fijación de precios de las LCA para la exportación. Las Comunidades Europeas han presentado pruebas referentes a una campaña de ventas de 1996 en que un negociador de Airbus afirma que, debido a los precios inferiores fijados por Boeing gracias a las subvenciones EVE que obtenía, el cliente pidió al equipo de ese negociador que redujera sus precios en 4 millones de dólares más por aeronave.[3770] El Representante de los Estados Unidos para los Asuntos Comerciales Internacionales calificó el propósito general de las disposiciones EVE/IET diciendo que estaban destinadas a acentuar la competitividad internacional de las empresas estadounidenses.[3771] En un informe de 2003 sobre los beneficiarios de EVE/IET se indica que, en el período de seis años concluido en 2002, Boeing fue el mayor de esos beneficiarios.[3772] Además, la propia Boeing parece haber considerado que las medidas EVE/IET eran un aspecto importante de su capacidad de competencia. En 2003, el Sr. James H. Zrust, Vicepresidente de Boeing para las cuestiones impositivas, formuló una declaración en el Senado de los Estados Unidos sobre la importancia de las ventajas fiscales EVE/IET para Boeing. En su carácter de Vicepresidente para las cuestiones impositivas de Boeing, el Sr. Zrust estaba muy especialmente calificado para tratar esta cuestión. En su declaración puso de manifiesto que la derogación de los beneficios IET otorgados a Boeing sin "una sustitución conveniente" tendría efectos desfavorables en la situación de Boeing "frente a los competidores extranjeros" y declaró que, aunque la derogación de los IET sin una sustitución adecuada tendría efectos desfavorables en la "competitividad internacional" de todas las exportaciones estadounidenses, sería "especialmente catastrófica para la industria aeroespacial de los Estados Unidos".[3773] Se refirió a la importancia de los IET para "las empresas estadounidenses que compiten con empresas extranjeras, a menudo fuertemente subvencionadas por sus gobiernos".[3774] Reiteró que la derogación de los beneficios IET sin una sustitución conveniente sería "particularmente perjudicial para la competitividad de los Estados Unidos" y que:

> "{La pérdida de un beneficio fiscal} que permite a los exportadores estadounidenses competir en condiciones equitativas con exportadores europeos podría muy bien traducirse en una disminución de las inversiones en investigación y desarrollo, mayores costos de capital y la pérdida gradual de cuota de mercado."[3775]

7.1818 Estas consideraciones señalan con bastante claridad la trascendencia de las subvenciones EVE/IET para la posibilidad de Boeing de competir en precios con Airbus. No nos

---

[3770] Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 56.

[3771] *Statement of Robert B. Zoellick, U.S. Trade Representative before the Committee on Finance of the U.S. Senate*, 30 de julio de 2002, CE - Prueba documental 629, página 74; *WTO's Extraterritorial Income Decision: Hearing before House Comm. on Ways and Means, 107th Cong. 35 (2992)* (respuesta a preguntas formuladas por Barbara Angus, asesora sobre tributación internacional del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos), CE - Prueba documental 630, página 35.

[3772] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 947; Jose Oyola, *FSC-ETI Beneficiaries: An Updated Profile, Tax Notes International*, 6 de octubre de 2003, CE - Prueba documental 632.

[3773] *Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate*, 8 de julio de 2003, CE - Prueba documental 631, página 187.

[3774] *Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate*, 8 de julio de 2003, CE - Prueba documental 631, página 187.

[3775] *Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate*, 8 de julio de 2003, CE - Prueba documental 631, página 190.

cabe duda de que la existencia de las subvenciones EVE/IET, combinada con las subvenciones del impuesto B&O, permitió a Boeing reducir sus precios más allá del nivel que de otro modo habría sido económicamente justificable y, en algunos casos, ello dio lugar a que obtuviera ventas que de otro modo no habría realizado, mientras que en otros casos condujo a que Airbus sólo pudiera obtener ventas a menor precio. Observamos asimismo que, en la medida en que estas subvenciones permitieron a Boeing obtener ventas que antes había logrado Airbus, sirvieron para afirmar a Boeing en la posición de proveedor actual, con lo que le daban una importante ventaja respecto del costo por cambio de proveedor frente a Airbus para las ventas futuras de aeronaves de la misma familia al mismo cliente.[3776]

7.1819 El programa EVE/IET estuvo en aplicación antes del año 2000, por lo que al Grupo Especial no le resulta posible verificar los efectos de las subvenciones mediante la observación directa de los datos sobre participación en el mercado y precios en el período 2000-2006. Las explicaciones de los Estados Unidos sobre factores que a su juicio explican los precios y los resultados de las LCA de Airbus en comparación con las de Boeing en los mercados de las aeronaves de pasillo único con 100-200 asientos y de fuselaje ancho con 300-400 asientos en el período 2004-2006 tampoco eliminan ni atenúan la ventaja sistemática y generalizada de que dispuso Boeing para fijar sus precios en las campañas de venta de LCA del período 2001-2003 gracias a las subvenciones EVE/IET.[3777]

7.1820 El Grupo Especial considera que, en estas condiciones, es indispensable y apropiado deducir los efectos de las subvenciones EVE/IET y del impuesto B&O de las ventas y los precios de Airbus durante el período 2004-2006, sobre la base de un razonamiento de sentido común y deducciones extraídas de las conclusiones referentes a la naturaleza de esas subvenciones, que acentúan la rentabilidad de las ventas de LCA de forma que permite a Boeing fijar sus precios en un nivel que de otro modo no estaría comercialmente justificado, la duración de las subvenciones EVE/IET, así como la naturaleza que, según entendemos, tenía la competencia entre Airbus y Boeing, en particular la sensibilidad a los precios de algunas importantes campañas de ventas de LCA y la ventaja en la fijación de los precios que el fenómeno de los costos por cambio de proveedor determina en favor del proveedor actual. Consideramos que este criterio está en conformidad con la obligación que nos impone el artículo 11 del ESD, de hacer una evaluación objetiva de los hechos. Al respecto señalamos que el Órgano de Apelación, en *Canadá - Aeronaves*, indicó que la realización de inferencias a partir de los hechos que constan es un aspecto normal e inherente a la obligación de los grupos especiales de desempeñar sus funciones con arreglo al artículo 11 del ESD:

> "El ESD no pretende prescribir en qué circunstancias detalladas los grupos especiales pueden inferir conclusiones, desfavorables o no, de hechos que pueden presentarse en una serie infinita de combinaciones diversas. No obstante, en todos los casos, al cumplir su mandato y tratar de hacer la 'evaluación objetiva de los hechos' exigida por el artículo 11 del ESD, los grupos especiales infieren normalmente conclusiones de los hechos de los que se tiene constancia. Puede tratarse de inferencias de hecho (de los hechos A y B, resulta razonable deducir la existencia del hecho C) o de derecho (por ejemplo cuando el *conjunto* de los hechos cuya existencia se ha constatado justifica la calificación de una 'subvención' o de una 'subvención supeditada *de facto* ... a los resultados de exportación'). Naturalmente, los hechos han

[3776] Los costos por cambio de proveedor se refieren a los costos que supone, para los compradores que explotan determinada familia de aeronaves, cambiar de proveedor recurriendo a otro nuevo (costos derivados de la capacitación de los pilotos, el mantenimiento de las aeronaves, etc.). Véase Rod P. Muddle, *The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 10, párrafo 97; Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 53; y *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

[3777] Por ejemplo primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 1064-1080 y 1138-1155.

> de apoyar racionalmente las conclusiones, pero pueden inferirse conclusiones independientemente de que los hechos de que se tiene ya constancia justifiquen o no que se considere establecida una presunción *prima facie*. Dicho de otro modo, la inferencia de conclusiones es un elemento necesario de la función básica de un grupo especial de constatar y calificar los hechos que configuran una diferencia e inherente a esa función."[3778]

7.1821 La otra solución a que podemos recurrir consiste en abstenernos de formular una constatación de existencia de perjuicio grave debido a la dificultad de calcular con certidumbre matemática el grado exacto en que la fijación por Boeing de los precios de las aeronaves de las familias 737NG y 777 estuvo afectada por las subvenciones EVE/IET y del impuesto B&O. A nuestro juicio, tal criterio sería incompatible con las obligaciones que nos impone el artículo 11 del ESD, así como contraria a consideraciones básicas de razón y sentido común.

7.1822 El Grupo Especial considera que la circunstancia de que los efectos de las subvenciones en los precios de Airbus se hicieron sentir con máxima intensidad en determinadas campañas de ventas que tenían importancia estratégica para Boeing y/o para Airbus hace razonable deducir que los efectos de las subvenciones son, por ello, significativos en el sentido de que el éxito de Boeing en tales campañas de ventas constituye por fuerza una pérdida significativa de ventas para Airbus y de que la obtención de esas ventas por Airbus frente a los precios inferiores de Boeing constituye necesariamente la obtención de ventas con una contención significativa de la subida de los precios. Por lo tanto, resulta ineludible la conclusión de que, jurídicamente, los efectos de las subvenciones en los precios y las ventas de Airbus constituyen una pérdida significativa de ventas y una contención significativa de la subida de los precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, así como desplazamiento y obstaculización de exportaciones a mercados de terceros países en el sentido del apartado b) de la misma disposición.

7.1823 En síntesis, el Grupo Especial está convencido de que las subvenciones EVE/IET y las subvenciones relativas al impuesto B&O del Estado de Washington en el mercado de las LCA de pasillo único con 100-200 asientos tuvieron por efecto una contención significativa de la subida de los precios de Airbus en ventas en que competía con Boeing y determinaron que Airbus perdiera ventas de importancia significativa, y el desplazamiento y obstaculización de exportaciones de las Comunidades Europeas a terceros países en el mercado de ese producto. También estamos convencidos de que las subvenciones EVE/IET, las subvenciones del Estado de Washington relativas al impuesto B&O y las subvenciones de la ciudad de Everett relativas al impuesto B&O en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos tuvieron por efecto una contención significativa de la subida de los precios de Airbus en ventas en que competía con Boeing y determinaron que Airbus perdiera ventas de importancia significativa y el desplazamiento y obstaculización de exportaciones de las Comunidades Europeas a terceros países en el mercado de esos productos.

7.1824 Observamos que las subvenciones del impuesto B&O también se aplican a la producción y la venta del 787. Sin embargo, las pruebas que tenemos ante nosotros son insuficientes para que podamos concluir que esas subvenciones fueron de magnitud tal que por sí solas influyeran en los precios de Boeing para el 787 de forma que justificara constatar que tuvieron por efecto en el mercado de las aeronaves de fuselaje ancho con 200-300 asientos una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas o el desplazamiento y obstaculización de importaciones de las Comunidades Europeas en los Estados Unidos o de sus exportaciones a terceros países. Recordamos que hemos constatado antes que las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, a través de sus efectos en el desarrollo por Boeing de tecnologías para el 787, causaron un perjuicio grave en el mercado de ese producto.[3779] Sin embargo, por la forma muy diferente en que

[3778] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 198.
[3779] Véase el párrafo 7.1797 del presente informe.

funcionaban las subvenciones a la investigación y desarrollo aeronáuticos, no consideramos apropiado acumular sus efectos en el desarrollo de tecnologías aplicadas al 787 con los de las subvenciones del impuesto B&O en los precios fijados por Boeing para ese modelo, ya que los dos grupos de subvenciones funcionaban evidentemente a través de mecanismos causales distintos por completo.

Efectos en la fijación de precios por Boeing de las subvenciones que supuestamente incrementaron sus flujos de caja no destinados a la explotación

7.1825 Pasaremos a examinar ahora los efectos de la categoría de subvenciones que las Comunidades Europeas señalan como subvenciones que actuaron incrementando el flujo de caja de Boeing no destinado a la explotación, con lo que supuestamente le dieron la posibilidad de emprender una "política de precios agresiva" respecto de sus LCA a fin de ganar cuota de mercado a expensas de Airbus. El Grupo Especial recuerda ante todo que este grupo de subvenciones comprende la totalidad de las medidas impugnadas que el Grupo Especial ha constatado que constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, salvo las subvenciones EVE/IET y del impuesto B&O ya analizadas. En otras palabras, las Comunidades Europeas entienden incluir en esta categoría las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos y las subvenciones fiscales del Estado de Washington y la ciudad de Everett distintas de las subvenciones del impuesto B&O, las reducciones de impuestos sobre la propiedad y sobre las ventas otorgadas a Boeing mediante IRB emitidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado, y las bonificaciones fiscales y otros incentivos otorgados a Boeing por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado, todos ellos indicados en el párrafo 7.1433 del presente informe. Las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos representan la abrumadora mayoría cuantitativa de las subvenciones de esta categoría que recibió Boeing entre 1989 y 2006.

7.1826 El Grupo Especial recuerda que ha constatado ya que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, a través de sus efectos en el desarrollo de tecnologías por Boeing para el 787, causaron un perjuicio grave para las Comunidades Europeas en el mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos.[3780] El argumento de las Comunidades Europeas sobre la relación causal de los "efectos en los precios" supone en los hechos pedir que el Grupo Especial vuelva a analizar los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, esta vez sobre la base de que liberaron fondos adicionales que Boeing pudo utilizar para emprender una política de precios agresiva respecto de sus tres familias de LCA (737NG, 777 y 787), con lo que causó un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en los mercados de esos tres productos. Hemos indicado antes que no consideramos apropiado reducir los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos en litigio en esta diferencia a su valor en efectivo.[3781] Además, las Comunidades Europeas han manifestado, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, que éste no debe computar doblemente los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos analizando sus "efectos de conocimientos" a la vez que sus "efectos financieros", o además de ellos.[3782] Habiendo analizado los efectos de esas subvenciones sobre la base de su contribución al desarrollo por Boeing de tecnologías para el 787, consideramos que analizar también sus efectos sobre la base de una interpretación diferente de su funcionamiento (en el sentido de que liberan fondos adicionales para que Boeing los utilice reduciendo los precios de sus LCA) sería computar doblemente esos efectos.

7.1827 Si se excluyen las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos de esta categoría de subvenciones de las que se afirma que incrementan el flujo de caja de Boeing no dedicado a la explotación, la suma restante es comparativamente pequeña, situada alrededor de los 550 millones de dólares. No menos importante es que las subvenciones de esta categoría, a diferencia de las

[3780] Véase el párrafo 7.1797 del presente informe.
[3781] Véase el párrafo 7.1760 del presente informe.
[3782] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 375, párrafo 322.

subvenciones EVE/IET y las del impuesto B&O que se analizaron antes, no se relacionan directamente con la producción ni la venta de LCA por Boeing.[3783] Esas subvenciones, como parecen reconocerlo las Comunidades Europeas, no están "explícitamente orientadas a reducir los costos de producción de determinados modelos de LCA".[3784] Según las Comunidades Europeas, los "factores del mercado de las LCA" y la "dinámica de la producción" se combinan en respaldo de la constatación de que las subvenciones de esta naturaleza permiten sin embargo a Boeing comercializar sus LCA a menor precio que el que tendrían de otro modo. Las Comunidades Europeas aducen que, en "condiciones adecuadas de competencia -como la intensa competencia en duopolio que existe en los mercados de las LCA- las subvenciones no vinculadas con el precio ni supeditadas a la producción pueden dar la posibilidad de causar efectos desfavorables".[3785]

7.1828 De hecho, aunque los Estados Unidos han insistido en que las subvenciones no vinculadas con la producción de un producto determinado difícilmente pueden afectar a la producción, han manifestado explícitamente su acuerdo con las Comunidades Europeas en que esa circunstancia no es concluyente.[3786] Por lo tanto, parecería que las partes no discrepan de la afirmación de que, cuando una subvención no está vinculada con la producción de determinado producto, aun así puede afectar al comportamiento de su beneficiario de forma que cause perjuicio grave, según el contexto en que se la utilice. Sin embargo, un elemento importante de la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la forma en que las subvenciones de esta clase afectarían al comportamiento de Boeing en la fijación de sus precios se refiere a la cuantía total de las subvenciones cuya existencia alegan las Comunidades Europeas, así como a su distribución en el tiempo y entre los modelos de LCA para determinar la "magnitud" de las subvenciones. Cabría esperar razonablemente que una suma total de 19.100 millones de dólares en subvenciones recibidas entre 1989 y 2006 tuviera mayores posibilidades de afectar a los precios de las LCA de Boeing que 550 millones de dólares percibidos durante el mismo período. Como hemos explicado, el Grupo Especial evalúa aquí los efectos que

---

[3783] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1277; y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 697-740. Aunque las Comunidades Europeas aducen que algunas de las subvenciones de esta categoría "se relacionan específicamente con el desarrollo y la producción de la familia 787 de LCA" y en consecuencia están "vinculadas" con el 787, utilizan este concepto respecto de la atribución de la cuantía de las subvenciones a determinados productos y no para indicar que las subvención esté "vinculada" con el producto en el sentido de que su obtención esté supeditada de algún modo a la producción o la venta del producto; respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 374, párrafos 297 y 298, nota 392.

[3784] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1303.

[3785] Declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 107. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 379, párrafo 435: "ciertas subvenciones vinculadas pueden tener efectos similares a los de ciertas subvenciones no sujetas a restricciones, según el contexto de la respectiva subvención; es decir, su naturaleza específica y su magnitud, así como la situación del beneficiario".

[3786] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 301, párrafos 601 y 602:

"Los Estados Unidos también están de acuerdo con las CE en que la falta de una vinculación directa entre las subvenciones y el desarrollo, la producción o la venta de grandes aeronaves civiles 'no debe ser determinante del resultado del análisis por el Grupo Especial sobre la relación causal'. Al mismo tiempo, la falta de una vinculación directa entre la supuesta subvención y el desarrollo, la producción o la venta de grandes aeronaves civiles hace que el miembro reclamante tenga sobre sí la carga de indicar pruebas convincentes de que la subvención fue utilizada por su beneficiario de forma que causó los efectos desfavorables de que se trata o de que, 'de no ser por' la subvención, el beneficiario no habría podido competir en el mercado en la forma en que lo hizo.

Puesto que la mayor parte de las supuestas subvenciones de que se trata en esta diferencia, según lo reconocen las propias CE, no está 'vinculada' con el desarrollo, la producción o la venta de ninguna de las grandes aeronaves civiles de Boeing, las pruebas invocadas por las CE sobre las formas en que Boeing utilizó supuestamente esas subvenciones es decisiva respecto de los argumentos referentes a la relación causal. Pero esas 'pruebas', en lo esencial, no existen ..."

tuvieron en la fijación de los precios de las LCA por Boeing unos 550 millones de dólares de subvenciones cuya obtención no está vinculada directamente con la producción ni la venta de determinadas LCA. No estamos convencidos de que los precios de Boeing puedan haber sido influidos por subvenciones de esta naturaleza y esta cuantía de forma que permita afirmar que causaron un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas.

Otros argumentos formulados por las Comunidades Europeas acerca de la relación causal

7.1829 Las Comunidades Europeas, en su argumentación en el sentido de que las subvenciones causaron un perjuicio grave a través de sus efectos en la fijación de los precios de las LCA de Boeing, también han presentado ciertos argumentos que al Grupo Especial no le parecen convincentes. En particular, las Comunidades Europeas aducen que la división de LCA de Boeing no habría resultado "económicamente viable" si no hubiera recibido entre 1989 y 2006 subvenciones por valor de 19.100 millones de dólares. Las Comunidades Europeas también presentan un modelo de simulación econométrica que pretende respaldar su argumento según el cual Boeing habría invertido las subvenciones en una reducción de los precios de las LCA y otras inversiones en investigación y desarrollo. Explicaremos sucintamente lo que consideramos los principales puntos débiles de estos argumentos.

La "viabilidad económica" de la división de LCA de Boeing sin las subvenciones

7.1830 Los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de la "viabilidad económica" de la división de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 si no hubiera recibido subvenciones por un supuesto valor de 19.100 millones de dólares surgieron de su réplica al argumento de los Estados Unidos según el cual las subvenciones no tenían ningún efecto en el comportamiento de Boeing respecto de la fijación de sus precios ni el desarrollo de sus productos. Con cada nueva comunicación, las partes presentaron nuevas y más complejas informaciones financieras referentes al fundamento adecuado para llevar a cabo un análisis hipotético acerca de si el comportamiento de la división de LCA de Boeing en la fijación de sus precios y el desarrollo de sus productos habría sido o no posible si no hubiera recibido entre 1989 y 2006 subvenciones por un supuesto valor de 19.100 millones de dólares.[3787]

[3787] *ITR, Alternative Assessment of the Effect of US Subsidies on the US LCA Industry's Profit and Debt*, CE - Prueba documental 1180; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 78, párrafo 270; declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 117; *ITR, Economic Viability of Boeing Commercial Airplanes without US Subsidies*, 10 de abril de 2008, CE - Prueba documental 1393; Robert F. Whitelaw, *Report on Measuring Economic Viability*, 3 de abril de 2008, CE - Prueba documental 1395, y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 292; *Statement of Ruud Roggrkamp*, Estados Unidos - Prueba documental 1321; *Greenwald Comments on Whitelaw Economic Viability Report*, Estados Unidos - Prueba documental 1324, y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 292; Profesor David Wessels, *The Economic Viability of Boeing's Commercial Aircraft Division* (30 de julio de 2009), Estados Unidos - Prueba documental 1358; *Stern Stewart & Co., Comments on Economic Viability Analysis* (29 de julio de 2009), Estados Unidos - Prueba documental 1359, y respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370; *ITR Report on Reconciliation of EC, Wessels and Stern Analyses of BCA's Economic Viability*, 20 de agosto de 2009, CE - Prueba documental 1448; *Whitelaw Declaration on Effects of Removal of Cash on WACC and Earnings for Economic Viability Analysis*, CE - Prueba documental 1499; *Zarowin Declaration on Treatment of Certain Pension and Other Post-Retirement Obligations*, 20 de agosto de 2009, CE - Prueba documental 1450, y observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 370; *ITR Report on BCA's Return on Invested Capital*, 29 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1429; *Declaration of Paul Zarowin*, 29 de julio de 2009, CE - Prueba documental 1431, y respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 378, párrafo 357; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 378, y *Commentary on ITR's*

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1831 Las partes discrepan en general sobre el criterio de medición adecuado para evaluar la "viabilidad económica" de la división de LCA de Boeing y los ajustes que correspondería efectuar a las cifras sobre los beneficios de explotación de esa división como parte de tal evaluación. El Grupo Especial recuerda que algunos terceros, como Australia y el Brasil, ponen en tela de juicio la pertinencia misma de que los grupos especiales realicen un análisis de la relación causal con arreglo al apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC tratando de rastrear las subvenciones en los estados de caja del beneficiario. A los efectos de esta diferencia, el Grupo Especial no necesita tratar esas cuestiones para evaluar los fundamentos del argumento de las Comunidades Europeas sobre la viabilidad económica. Recordamos que la totalidad de los cálculos sobre la viabilidad económica se basan en el supuesto de que la división de LCA de Boeing recibió entre 1989 y 2006 subvenciones por valor de 19.100 millones de dólares. En cambio, el Grupo Especial ha constatado que la cuantía de las subvenciones recibidas por Boeing en ese período es considerablemente inferior a esa suma. Aunque el Grupo Especial aceptara los ajustes de las cifras de beneficio de explotación de la división de LCA de Boeing propuestas por las Comunidades Europeas, y aunque considerase apropiado analizar los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos en el comportamiento de Boeing como equivalentes a los efectos de la obtención de la misma suma de efectivo libre de restricciones (lo que no ocurre), una vez que la cuantía de las subvenciones recibidas por Boeing en ese período se redujera de 19.100 millones de dólares a nuestra propia determinación de esa suma total[3788], el argumento de que la división de LCA de Boeing no habría sido "económicamente viable" sin las subvenciones a menos que modificara su comportamiento en materia de precios o desarrollo de productos se vuelve insostenible, con independencia de las bases que se utilicen para evaluar la viabilidad económica.

El Informe Cabral

7.1832 Las Comunidades Europeas presentan un modelo de simulación econométrica elaborado por el Profesor Luís Cabral, que procura resolver el problema de la forma en que el otorgamiento de subvenciones afecta a las decisiones comerciales de Boeing; concretamente, la forma en que la obtención de 1 dólar más de determinada categoría de subvenciones influye en la cantidad que Boeing opta por invertir en el desarrollo de nuevas aeronaves y en una política de precios más agresiva.[3789] El análisis del Profesor Cabral está centrado en los efectos de una categoría de subvenciones que él denomina "subvenciones para desarrollo". Se trata de subvenciones cuya cuantía no varía en proporción directa a la cantidad de aeronaves producidas o vendidas.[3790] El análisis del Profesor Cabral está basado en un modelo económico específico referente al comportamiento de Boeing: la idea de que, cuando Boeing recibe las llamadas "subvenciones para desarrollo", la dirección de la empresa procura maximizar el equilibrio entre los ingresos de los accionistas y el valor para dichos accionistas, con la consecuencia de que destina a dividendos una parte determinada de las subvenciones y el resto de ellas a "inversiones que valorizan la empresa".[3791] En el apéndice VII.F.2 de esta parte del informe se explica más detalladamente el modelo del Profesor Cabral, junto con las

---

ROIC analysis and the Wessels Economic Viability Reports (anexo A) y *Commentary on ITR's ROIC analysis and the Stern Stewart Economic Viability Report* (anexo B).

[3788] Véase el párrafo 7.1433 del presente informe.

[3789] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 1.

[3790] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 2 y 3. La categoría de subvenciones que el Profesor Cabral denomina "subvenciones para desarrollo" parece abarcar las mismas subvenciones que las Comunidades Europeas analizan como causantes de un incremento del flujo de caja de Boeing no dedicado a la explotación (que las Comunidades Europeas distinguen de las subvenciones que reducen los costos unitarios marginales de Boeing en la producción y venta de LCA).

[3791] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, Universidad de Nueva York y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 5.

críticas que le efectúan los Estados Unidos y la evaluación hecha por el Grupo Especial de sus principales puntos débiles en relación con su utilización en esta diferencia.

Conclusión

7.1833 Por los fundamentos expuestos, el Grupo Especial llega a las siguientes conclusiones: i) las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O del Estado de Washington tienen por efecto un desplazamiento y obstaculización de exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto del mercado de las LCA de pasillo único con 100-200 asientos, y una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas en ese mercado en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6; y ii) las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O del Estado de Washington y de la ciudad de Everett tienen por efecto un desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto del mercado de las LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos, y una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas en el mercado de ese producto, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6.

7.1834 El Grupo Especial no está convencido de que las Comunidades Europeas hayan demostrado que las subvenciones fiscales del Estado de Washington distintas de las subvenciones del impuesto B&O, y las reducciones del impuesto sobre la propiedad y el impuesto sobre las ventas otorgadas a Boeing mediante los IRB emitidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado, y las bonificaciones fiscales y otros incentivos otorgados a Boeing por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado, a través de sus efectos en el comportamiento de Boeing en materia de fijación de precios de las LCA, causen perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en alguno de los tres mercados de LCA indicados en esta diferencia por las Comunidades Europeas.

La cuestión de si las subvenciones en litigio en esta diferencia causan una amenaza de contención significativa de la subida de los precios en cada uno de los tres mercados de LCA

7.1835 Además de sus argumentos según las cuales las subvenciones causan un perjuicio grave "actual" para sus intereses, las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones en litigio en esta diferencia causan una amenaza de perjuicio grave respecto de los *pedidos futuros* de LCA en cada uno de los tres mercados de LCA.[3792]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1836 Los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de la existencia de una amenaza de perjuicio grave basados en pedidos futuros de LCA de Airbus están organizados de la misma forma respecto de cada uno de los mercados de LCA. Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones actuales y futuras dan lugar a una probabilidad importante de que Airbus sufra una contención significativa de la subida de los precios en los pedidos futuros de cada una de las familias competidoras de LCA de Airbus, sobre la base de "los mismos tipos de pruebas" que apoyan la alegación de las Comunidades Europeas sobre perjuicio grave actual.[3793] A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen lo siguiente: i) Boeing recibirá "subvenciones garantizadas" en beneficio de cada una de sus familias de LCA en el período posterior a 2006; ii) la naturaleza de las

[3792] Concretamente, las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones causan una amenaza de contención significativa de la subida de los precios respecto de los *pedidos futuros* de: las familias de LCA A330 y A350XWB-800, la familia de LCA A320 y la familia de LCA A350XWB-900/1000; primera comunicación escrita de las CE, párrafos 1446, 1542 y 1632.

[3793] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1447, 1542 y 1632.

subvenciones indica que los "efectos tecnológicos" (que sólo se aplican al mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos) y los "efectos en los precios" (que se aplican respecto de cada uno de los tres mercados de LCA) habrán de continuar en el futuro; iii) la magnitud de las subvenciones pasadas y presentes y las "subvenciones futuras garantizadas" en beneficio de cada una de las familias de LCA de Boeing seguirá siendo muy grande[3794]; iv) las condiciones de competencia en el período posterior a 2006 seguirán dando a Boeing la posibilidad y el incentivo de utilizar los "beneficios de las subvenciones" para "reducir el precio" de sus familias de LCA subvencionadas, en detrimento de las familias de LCA similares de Airbus[3795]; y v) los precios de cada uno de los tres mercados de LCA de Airbus en litigio, cuya subida ya ha sufrido contención, junto con la naturaleza y la magnitud de las subvenciones, los efectos estimados de éstas en los precios y las condiciones de competencia en cada uno de esos tres mercados, generan una probabilidad importante de que los pedidos futuros de LCA "similares" de Airbus sean objeto de una contención significativa de la subida de sus precios.[3796]

7.1837 Según las Comunidades Europeas, la contención de la subida de los precios de las LCA de Airbus (causada por las subvenciones) constituye un firme indicio de que esa contención se mantendrá en el futuro. Las Comunidades Europeas consideran que las pruebas presentadas en apoyo de sus argumentos sobre contención actual de la subida de los precios son "igualmente pertinentes" respecto de sus argumentos sobre amenaza de contención futura, en cuanto muestran una contención ya producida en la subida de los precios de las LCA de Airbus en litigio.[3797] Además, las Comunidades Europeas aducen que "habiendo acreditado la existencia de perjuicio grave derivado de las subvenciones recurribles, la demostración de existencia de una *amenaza* de perjuicio grave causada por los efectos de las mismas subvenciones constituye una labor relativamente simple".[3798]

7.1838 Al responder a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas indican que no están de acuerdo en que esto suponga que su argumento sobre amenaza de perjuicio grave esté condicionado a la demostración de existencia de perjuicio grave actual. Las Comunidades Europeas afirman que, aunque las pruebas en que se apoyan sus argumentos sobre perjuicio grave actual y sobre amenaza de perjuicio grave pueden solaparse, las pruebas "se presentan en apoyo de conclusiones jurídicas diferentes".[3799] Además, al responder a un argumento de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas sostienen que sus argumentos sobre existencia de perjuicio grave respecto de los pedidos futuros de LCA no se basan meramente en "la existencia de un perjuicio grave actual y la persistencia de ese perjuicio grave en el futuro".[3800]

Argumentos de los Estados Unidos

7.1839 Los Estados Unidos aducen que los argumentos de las Comunidades Europeas sobre amenaza de perjuicio grave se apoyan casi exclusivamente en el concepto de que los "efectos tecnológicos" y los "efectos en los precios" invocados en relación con su alegación de perjuicio grave actual habrán de

[3794] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1450, 1545 y 1635. Las Comunidades Europeas presentan aquí proyecciones de la magnitud que atribuyen a las subvenciones por cada LCA y los índices *ad valorem* correspondientes a cada uno de los modelos 787, 737NG y 777 para los años 2007-2010; cuadros 36, 37, 53, 54, 69 y 70 de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1450, 1545 y 1635.

[3795] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1451, 1546 y 1636.

[3796] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1452-1454, 1547-1549 y 1637-1639.

[3797] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1453, 1548 y 1638.

[3798] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1148.

[3799] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 103, párrafo 544.

[3800] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 105, párrafo 414.

"persistir".[3801] Al afirmar que las pruebas presentadas en relación con el perjuicio grave actual demuestran la existencia de una amenaza de perjuicio grave sobre la base de afirmaciones no fundamentadas de que la situación actual habrá de "persistir" en el futuro, la argumentación de las Comunidades Europeas sobre la amenaza de perjuicio grave no hace otra cosa que repetir las aseveraciones erróneas hechas en relación con su argumentación sobre el perjuicio grave actual. Los Estados Unidos aducen que las supuestas subvenciones no causaron un perjuicio grave actual. Por lo tanto, ante la falta de toda nueva información de las Comunidades Europeas, la persistencia de la situación actual "habrá de conducir probablemente a más de lo mismo".[3802] En otras palabras, si el Grupo Especial no constata la existencia de un perjuicio grave actual, las Comunidades Europeas no han presentado fundamento alguno para constatar la existencia de una amenaza de perjuicio grave.[3803] Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba en apoyo de su afirmación sobre la probabilidad de "persistencia" de la situación actual. Según los Estados Unidos, de hecho la situación de Airbus es probable que mejore.[3804]

7.1840 Al responder al argumento de las Comunidades Europeas de que las condiciones de competencia seguirán dando a Boeing la posibilidad y los incentivos para utilizar los beneficios de sus subvenciones destinándolas a reducir el precio de sus LCA, los Estados Unidos aducen que han demostrado, al responder a la argumentación sobre perjuicio grave actual, que Boeing no tiene tal incentivo. Además, afirman que las condiciones de competencia están evolucionando en favor de Airbus.[3805] Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas, al apoyarse en la magnitud de las subvenciones, no dan respaldo a su alegación de amenaza de perjuicio grave porque las Comunidades Europeas han exagerado manifiestamente las cifras sobre la magnitud y los efectos en los precios, tanto en términos absolutos como por aeronave.[3806]

7.1841 Los Estados Unidos también aducen que si el Grupo Especial constata la existencia de un perjuicio grave actual, ello justifica que se aplique el criterio de economía procesal respecto de los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a una amenaza de perjuicio grave.[3807] Esto se debe a que una constatación de existencia de perjuicio grave actual genera para los Estados Unidos la obligación prevista en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC, de eliminar los efectos desfavorables de la subvención o retirarla. Los Estados Unidos aducen que, en esas condiciones, otra constatación adicional de amenaza de perjuicio grave "no modificará la obligación del Miembro otorgante de la subvención ni la recomendación del Grupo Especial".[3808]

Argumentos de los terceros

Australia

7.1842 Australia aduce que la amenaza de perjuicio grave no constituye una *forma* autónoma de perjuicio grave. Según Australia, la nota 13 del Acuerdo SMC pone de manifiesto que, cualquiera que pueda ser el alcance general del perjuicio grave, ese alcance abarca dentro de sus límites el

[3801] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 1014, 1103 y 1183.

[3802] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 1009, 1010, 1098, 1099, 1178 y 1179.

[3803] Ello se debe a que la alegación de amenaza planteada por las Comunidades Europeas se apoya en la premisa de la existencia de perjuicio grave actual y persistencia de ese perjuicio grave en el futuro. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 313, párrafo 560.

[3804] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 1011, 1100 y 1180.

[3805] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1015.

[3806] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 1016, 1104 y 1184.

[3807] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 313, párrafo 559.

[3808] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 313, párrafo 559. Los Estados Unidos sostienen que este criterio está en conformidad con el razonamiento aplicado por el Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 244.

concepto de amenaza de perjuicio grave.[3809] Australia aduce que tanto la amenaza de perjuicio grave como el concepto más amplio de perjuicio grave pueden considerarse existentes respecto de la misma sucesión de hechos y están definidos por los mismos efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6, según se detalla en el resto de ese artículo.[3810]

7.1843 Australia considera que el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* sugiere que la amenaza de perjuicio grave puede acreditarse mediante el examen de la probable existencia de perjuicio grave en algún momento futuro.[3811] Australia aduce que los efectos actuales de las subvenciones son pertinentes, en consecuencia, porque a menos que se produzca un cambio importante de las circunstancias indican la probabilidad de que las subvenciones sigan causando un perjuicio grave en el futuro. Por consiguiente, según Australia, los mismos hechos pueden ser pertinentes para acreditar tanto el perjuicio grave actual como la amenaza de perjuicio grave.[3812]

7.1844 Australia observa que, aunque el concepto de "daño importante" es distinto del de "perjuicio grave" y los factores que deben tomarse en consideración en cada determinación se encuentran establecidos en el artículo 15 y el párrafo 3 del artículo 6, respectivamente, el Órgano de Apelación ha observado que, si bien las disposiciones que se refieren a la determinación de la existencia de "daño" y no de "perjuicio grave" no deben transponerse automáticamente a la Parte III del Acuerdo SMC, pueden sin embargo ser pertinentes.[3813] Australia considera que al evaluar la existencia de una "amenaza de perjuicio grave" sería pertinente un examen acerca de si existe o no una "modificación de las circunstancias" que sea "claramente prevista e inminente". Sin embargo, en opinión de Australia ninguna disposición del Acuerdo *exige* que la "amenaza de perjuicio grave" resulte de una "modificación de las circunstancias" que sea "claramente prevista e inminente".[3814]

Brasil

7.1845 El Brasil señala que la expresión "amenaza de perjuicio grave" no está definida en el Acuerdo SMC, y afirma que el Grupo Especial puede apoyarse en términos generales en el criterio de la "amenaza de daño importante", del párrafo 7 del artículo 15, para su interpretación de la misma expresión en la nota 13. Sin embargo, el Brasil advierte que el Grupo Especial no debe transponer la norma del párrafo 7 del artículo 15 a un criterio que también debe demostrar la existencia de "amenaza de perjuicio grave".[3815] El Brasil considera que se manifiesta "amenaza de perjuicio grave" en el sentido de la nota 13 cuando el otorgamiento de las subvenciones impugnadas es inevitable en el futuro próximo teniendo en cuenta que ya están consignadas (por ejemplo, programadas), no existen limitaciones aplicables a la producción y la exportación futuras del producto subvencionado por el beneficiario de la subvención, y hay pruebas de que las subvenciones impugnadas ya han causado un perjuicio grave actual. En esas condiciones es razonable deducir que habrá una persistencia de las subvenciones, de las exportaciones subvencionadas y del perjuicio grave.[3816]

[3809] Respuesta de Australia a las preguntas, 5 de diciembre de 2007.
[3810] Respuesta de Australia a las preguntas, 5 de diciembre de 2007.
[3811] Comunicación escrita de Australia, párrafo 67, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1496.
[3812] Comunicación escrita de Australia, párrafo 68.
[3813] Respuesta de Australia a la pregunta 19, 14 de abril de 2008, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 438.
[3814] Respuesta de Australia a la pregunta 19, 14 de abril de 2008.
[3815] Respuesta del Brasil a la pregunta 19, 14 de abril de 2008, párrafo 27. Según el Brasil, si tal hubiera sido el propósito de los redactores, habrían definido la "amenaza de perjuicio grave" haciendo referencia en la nota 13 al párrafo 7 del artículo 15, o viceversa.
[3816] Respuesta del Brasil a la pregunta 19, 14 de abril de 2008, párrafo 28.

7.1846 El Brasil considera que imponer el requisito de probar una "modificación de las circunstancias" para poder acreditar la existencia de amenaza de perjuicio grave significaría acentuar considerablemente la carga de la prueba para los reclamantes en las diferencias sobre perjuicio grave, de forma que no está prevista en el texto del Acuerdo SMC. Sin embargo, si el Grupo Especial llegara a la conclusión de que la existencia de "amenaza de perjuicio grave" debe depender de una "modificación de las circunstancias", podría utilizarse, por ejemplo, un análisis de los pedidos de aeronaves para demostrar la existencia de tal amenaza. En esas condiciones, el hecho de que los pedidos darán lugar probablemente a entregas efectivas bastaría para constituir una modificación de las circunstancias claramente prevista e inminente.[3817]

China

7.1847 China señala que las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC guardan silencio sobre la determinación de la existencia de una amenaza de perjuicio grave. China plantea que, en vista de la estructura del artículo 5 y el marco general del Acuerdo SMC, los párrafos 7 y 8 de su artículo 15, sobre la determinación de la existencia de una amenaza de daño importante, ofrecen una orientación valiosa. Señala China que el artículo 5 comprende tanto el daño como el perjuicio grave como dos efectos desfavorables paralelos y que la nota 11 del artículo 5, mediante referencia a la Parte V, aclara que el concepto de "daño" empleado en el artículo 5 comprende la amenaza de daño importante. China aduce que la nota 13 del artículo 5 estipula que la amenaza de perjuicio grave constituye "un perjuicio grave a los intereses de otro Miembro".[3818]

7.1848 China afirma que la amenaza de perjuicio grave debe ser claramente prevista e inminente, y que la constatación de existencia de tal amenaza debe basarse en hechos y formularse con especial cuidado.[3819]

Japón

7.1849 El Japón aduce que, aunque el Acuerdo SMC no establece una norma específica para la determinación de la existencia de "amenaza" de perjuicio grave, el encabezamiento del párrafo 7 de su artículo 15 sirve como referencia para esa determinación. El Japón señala que la primera oración del párrafo 7 del artículo 15 dispone que la determinación de la existencia de "una amenaza ... se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas" y que la segunda oración del mismo párrafo dispone que la existencia de una "amenaza" deriva de "la modificación de las circunstancias", que debe ser "claramente prevista e inminente". El Japón aduce que no todos los hechos que constituyen una "modificación de las circunstancias" causan una "amenaza" de perjuicio grave. Según el Japón, esta oración dispone que la modificación de las circunstancias cuyo carácter inminente está demostrado por pruebas objetivas es apropiada para la evaluación de la existencia de una amenaza de perjuicio grave.[3820]

Conclusión respecto de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la existencia de una amenaza de perjuicio grave

7.1850 El Grupo Especial observa que los argumentos de las Comunidades Europeas referentes a la existencia de una amenaza de perjuicio grave basada en *pedidos futuros* de LCA de Airbus sólo se formulan respecto de la amenaza de *contención de la subida de los precios* en el sentido del

[3817] Respuesta del Brasil a la pregunta 19, 14 de abril de 2008, párrafo 29.
[3818] Declaración oral de China, párrafo 9. Véase también la comunicación escrita de China, párrafos 35-47.
[3819] Declaración oral de China, párrafos 9-14.
[3820] Respuesta del Japón a la pregunta 19, 14 de abril de 2008.

párrafo 3 c) del artículo 6, y no respecto de ninguna otra forma de perjuicio grave.[3821] Sus argumentos fundamentales en apoyo de la existencia de una amenaza de contención de la subida de los precios son los siguientes:

a) los "efectos en los precios" y, en el caso del mercado en que compite el 787, los "efectos tecnológicos" de las subvenciones *habrán de persistir en el futuro*[3822];

b) la magnitud de las subvenciones pasadas y actuales y las subvenciones futuras garantizadas en beneficio de las LCA de Boeing *seguirá siendo muy grande*[3823];

c) las condiciones de competencia similares a las que existieron en 2004-2006 *seguirán dando a Boeing la posibilidad y los incentivos* para utilizar los beneficios de sus subvenciones a efectos de reducir los precios de sus LCA[3824]; y

d) la *contención de la subida de los precios ya causada* a las LCA de Airbus por las subvenciones a Boeing dan un indicio firme de que *seguirá produciéndose una contención de la subida de los precios* como consecuencia de las subvenciones de los Estados Unidos.[3825]

7.1851 El Grupo Especial recuerda sus conclusiones de que algunas de las subvenciones tienen por efecto una contención significativa de la subida de los precios en cada uno de los tres mercados de LCA.[3826] Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la existencia de una amenaza de perjuicio grave están basados en la continuación, en el futuro, de las subvenciones y las condiciones de mercado de las que el Grupo Especial ya ha constatado que causan un perjuicio grave actual en forma de contención significativa de la subida de los precios. Nuestra constatación de existencia de perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, basadas en la existencia de una contención significativa de la subida de los precios en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6, tiene por resultado la obligación de los Estados Unidos de adoptar medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirar la subvención.[3827] Esto significa que el perjuicio grave, o la persistencia de las subvenciones en la forma de la que hemos constatado que causa un perjuicio grave actual a los intereses de las Comunidades Europeas, dejará de producirse, eliminándose en consecuencia el fundamento de los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de la existencia de una amenaza de perjuicio grave respecto de los pedidos futuros de LCA de Airbus. El Grupo Especial considera que, en estas condiciones, es apropiado aplicar el criterio de economía procesal acerca de este aspecto de la alegación de existencia de perjuicio grave hecha por las Comunidades Europeas.

7.1852 El Grupo Especial recuerda que su aplicación del criterio de economía procesal de esta forma está en conformidad con la decisión del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, que declaró lo siguiente[3828]:

[3821] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1446, 1541 y 1631.

[3822] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1449, 1544 y 1634. Sin cursivas en el original.

[3823] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1450, 1545 y 1635. Sin cursivas en el original.

[3824] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1451, 1546 y 1636. Sin cursivas en el original.

[3825] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1453, 1548 y 1638. Sin cursivas en el original.

[3826] Véanse los párrafos 7.1797 y 7.1833 del presente informe.

[3827] Véase el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.

[3828] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1503.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> "{S}i los Estados Unidos aplican como se les requiere las constataciones sobre subvenciones prohibidas y las constataciones sobre perjuicio grave actual de este Grupo Especial, el conjunto de medidas pertinente podría transformarse de forma tan significativa, o diferir tan manifiestamente de las medidas actualmente en litigio, que no sería necesario ni adecuado abordar las alegaciones de amenaza de perjuicio grave formuladas por el Brasil."

7.1853 Observamos también lo declarado por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, en el sentido de que "una alegación de perjuicio grave actual se refiere a la existencia de perjuicio en el pasado y en el presente y que puede continuar en el futuro".[3829] Esto también respalda el concepto de que la persistencia del perjuicio grave en el futuro está comprendida por la obligación establecida en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC, que exige la eliminación del perjuicio grave actual cuya existencia hemos constatado, incluido el que pueda existir en el futuro.

d) Conclusión

7.1854 **En conclusión, el Grupo Especial constata:**

a) que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos tienen por efecto una amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, con respecto al mercado de las LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos, y una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto de ese mercado, cada una de las cuales constituye perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC;

b) que las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O del Estado de Washington tienen por efecto el desplazamiento y la obstaculización de las exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, con respecto al mercado de las LCA de pasillo único con 100-200 asientos, y una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto de ese mercado, cada una de las cuales constituye perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC;

c) que las subvenciones EVE/IET y las subvenciones del impuesto B&O del Estado de Washington y de la ciudad de Everett tienen por efecto el desplazamiento y la obstaculización de las exportaciones de las Comunidades Europeas a mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, con respecto al mercado de las LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos, y una contención significativa de la subida de los precios y una pérdida significativa de ventas, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, respecto de ese mercado, cada una de las cuales constituye perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

[3829] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 244.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1855 **El Grupo Especial no está convencido de que las Comunidades Europeas hayan demostrado que las subvenciones fiscales del Estado de Washington distintas de las subvenciones del impuesto B&O, y las reducciones del impuesto sobre la propiedad y el impuesto sobre las ventas otorgadas a Boeing mediante los IRB emitidos por el Estado de Kansas y municipios de dicho Estado, y las bonificaciones fiscales y otros incentivos otorgados a Boeing por el Estado de Illinois y municipios de dicho Estado, cada uno de ellos en la forma indicada en el párrafo 7.1433 de este informe, a través de sus efectos en el comportamiento de Boeing en materia de fijación de precios de las LCA, cause perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en alguno de los tres mercados de LCA indicados en esta diferencia por las Comunidades Europeas.**

3. La alegación de las Comunidades Europeas de que la infracción del Acuerdo de 1992 constituye un perjuicio grave para sus intereses en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC

7.1856 En esta sección del informe el Grupo Especial examina la alegación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos causan perjuicio grave a sus intereses al incumplir obligaciones convenidas relativas al apoyo al sector de LCA que figuran en el Acuerdo de 1992.[3830]

a) Argumentos de las partes y los terceros

i) Comunidades Europeas

7.1857 Las Comunidades Europeas alegan que "la infracción por los Estados Unidos del {Acuerdo de 1992} constituye un perjuicio grave para los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC".[3831] Basándose en el apartado c) del artículo 5, que se refiere al perjuicio grave "a los intereses de *otro* Miembro", las Comunidades Europeas sostienen que "el análisis es necesariamente bilateral".[3832] Aducen que "como los Estados Unidos han incumplido los términos de ese Acuerdo al dar apoyo indirecto que excede de los niveles convenidos, junto con apoyo a la producción prohibido, han infringido los derechos de las Comunidades Europeas y se debe considerar que esta infracción constituye perjuicio grave".[3833]

7.1858 Las Comunidades Europeas explican que el primer acuerdo internacional relacionado con el sector de LCA del que fueron partes las Comunidades Europeas y los Estados Unidos fue el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de la Ronda de Tokio (el "Acuerdo de 1979"), al que siguió el Acuerdo bilateral de 1992.[3834] Tanto el Acuerdo SMC como el Acuerdo de 1979 refundido entraron en vigor en 1995, como acuerdos anexos al Acuerdo sobre la OMC y el Acuerdo de 1992 siguió estando en vigor entre las mismas partes después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC (conjuntamente con el Acuerdo de 1979 refundido). Las Comunidades Europeas sostienen que, al regular la aplicación del Acuerdo de 1979, el Acuerdo de 1992 también vinculaba a las partes en lo que se refiere a las medidas relativas a LCA que podían estar comprendidas en el ámbito del Acuerdo SMC.[3835]

7.1859 Las Comunidades Europeas señalan que en el primer considerando del Acuerdo de 1992 las partes reconocían la necesidad de "reducir las tensiones comerciales en el área" de las grandes aeronaves civiles, mientras que en el segundo considerando convinieron también en "hacer más

[3830] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1016.
[3831] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1016.
[3832] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1017.
[3833] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1019.
[3834] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1020-1022.
[3835] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1023.

estrictas las disposiciones del Acuerdo de{ } {1979} ... con vistas a reducir progresivamente el papel del apoyo estatal". Además, las partes dieron su asentimiento a disciplinas detalladas sobre el apoyo "{e}n 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".[3836] Las Comunidades Europeas aducen que el Acuerdo de 1992 estableció un conjunto detallado de disciplinas sobre la utilización del "apoyo indirecto". En particular, cada parte se comprometió a garantizar que el apoyo indirecto no confiera una ventaja injusta a los fabricantes de LCA ni sea causa de distorsiones del comercio internacional de LCA y acordaron que los beneficios identificables para la creación o producción de cualquier LCA, netos de resarcimiento, derivados del apoyo indirecto no podrían exceder en un único año: i) del 3 por ciento de la cifra de ventas anual del sector comercial de aeronaves civiles de la Parte de que se trate, o ii)) del 4 por ciento de la cifra de ventas anual de cualquier empresa de la Parte de que se trate.[3837]

7.1860 Las Comunidades Europeas afirman que entre 1993 y 2004 se celebraron consultas periódicas entre ellas y los Estados Unidos en el marco del Acuerdo de 1992 y que muchas de las cuestiones discutidas en la diferencia sometida al Grupo Especial se trataron en esas consultas.[3838] En cuanto al "apoyo indirecto" previsto en el artículo 5 del Acuerdo de 1992, las Comunidades Europeas sostienen que preguntaron reiteradamente a los Estados Unidos, y en particular que se quejaron de que la investigación y desarrollo aeronáuticos financiados por el gobierno conferían una ventaja injusta, causaban distorsiones del comercio y otorgaban "beneficios identificables" en violación de los términos del Acuerdo de 1992.[3839] Las Comunidades Europeas afirman que la prohibición del "apoyo a la producción" establecida en el artículo 3 del Acuerdo de 1992 desempeñó un papel menos destacado en las consultas. Según las Comunidades Europeas, después de que el Estado de Washington adoptara el paquete de incentivos para Boeing, no pudieron plantear en consultas formales la cuestión de su compatibilidad con el Acuerdo de 1992 porque ese año no se celebró ninguna. Las Comunidades Europeas se remiten a varias comunicaciones de alto nivel, dirigidas por los Comisarios de Comercio de la Comunidad Europea a sus homólogos estadounidenses, en relación con el cumplimiento por los Estados Unidos de los artículos 3 y 5 del Acuerdo de 1992.[3840] Las Comunidades Europeas recuerdan que los Estados Unidos le notificaron que derogaban el Acuerdo de 1992 el 6 de octubre de 2004, con el pretexto de que las Comunidades Europeas habían incumplido sus obligaciones sobre el apoyo directo establecidas en el artículo 3.[3841] Las Comunidades Europeas indican que no aceptaron esta derogación y consideraron que el Acuerdo de 1992 seguía estando vigente.[3842]

7.1861 Las Comunidades Europeas alegan que hay "muchos casos" en que los Estados Unidos no cumplieron el Acuerdo de 1992.[3843] En primer lugar, los Estados Unidos infringieron el párrafo 1 del artículo 5 del Acuerdo de 1992 al no adoptar las medidas necesarias para garantizar que el apoyo indirecto del gobierno no confiriera una ventaja injusta a los fabricantes de LCA que se beneficiaban de tal apoyo y no adoptaron medidas para impedir que ese apoyo causara distorsiones del comercio internacional de LCA.[3844] En segundo lugar, el apoyo indirecto anual prestado por el Gobierno de los

[3836] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1024. Acuerdo de 1992, cuarto considerando.
[3837] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1025.
[3838] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1026.
[3839] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1027 y 1028.
[3840] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1028 y 1030.
[3841] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1031; *Note verbale No. 55 of the US Mission to the EU to the General Secretariat of the Council of the EU*, 6 de octubre de 2004, CE - Prueba documental 644.
[3842] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1031; *Note verbale of the European Commission to US note verbale No. 55 of 6 October 2004*, CE - Prueba documental 645.
[3843] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1032.
[3844] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1033.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Estados Unidos, incluidas subvenciones relacionadas con investigación y desarrollo, excedió del umbral del 3 por ciento fijado en el párrafo 2 a) del artículo 5 del Acuerdo de 1992.[3845] En tercer lugar, las subvenciones otorgadas por los Estados de Washington, Kansas e Illinois, así como por sus municipios, son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo de 1992 ya que confirieron beneficios a Boeing que redujeron sus costos, ya sea condonando ingresos que en otro caso se percibirían o asumiendo costos que en caso contrario habría financiado Boeing.[3846] Las Comunidades Europeas alegan que como estas medidas no están abarcadas por las disposiciones específicas sobre el apoyo a la creación contenidas en el artículo 4 del Acuerdo de 1992, ni sobre el apoyo indirecto contenidas en el artículo 5, el artículo 3 del Acuerdo de 1992 abarca ese otro apoyo a la producción.[3847]

7.1862 Las Comunidades Europeas argumentan que "la incompatibilidad de las subvenciones de los Estados Unidos con los artículos 3 y 5 del Acuerdo de 1992 es pertinente para el análisis de los efectos desfavorables en la presente diferencia debido a la relación entre el Acuerdo de 1992 y el GATT/OMC".[3848] Recuerdan que el Acuerdo de 1979 se incluyó en la lista de acuerdos abarcados en virtud del Anexo IV del Acuerdo sobre la OMC y sostienen que las notas 15, 16 y 24 del Acuerdo SMC subrayan las características especiales del sector de LCA para determinadas cuestiones previstas en ese acuerdo. Recuerdan también que las partes mantuvieron el Acuerdo de 1992 en su forma inicial después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC y afirman que ambas partes consideraron que el Acuerdo de 1992 seguía siendo pertinente y continuaron organizando las consultas bilaterales previstas en él para examinar las medidas abarcadas por el mismo.[3849]

7.1863 Las Comunidades Europeas sostienen que el Acuerdo de 1992 constituye "contexto para la interpretación del Acuerdo SMC en la presente diferencia", basándose en que el Acuerdo de 1992 es una "norma pertinente de derecho internacional", en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (Convención de Viena), que se debe tener en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC en una diferencia entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas.[3850] Las Comunidades Europeas esgrimen dos argumentos para respaldar esta opinión. En primer lugar, que las "normas de derecho internacional" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena pueden proceder de todas las fuentes aceptadas del derecho internacional, incluidas las normas de otros tratados. A este respecto, sostienen que "el Acuerdo de 1992 es un tratado que contiene compromisos jurídicos y fue concertado debidamente entre los Estados Unidos y las CE con arreglo al derecho internacional", y afirman además que "el artículo 4 {del Acuerdo de 1992} había establecido *expressis verbis* un vínculo dinámico con el ordenamiento jurídico del GATT y la OMC".[3851] En segundo lugar, que contrariamente a las opiniones que expresó el Grupo Especial en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, el término "partes" en el texto del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena se refiere únicamente a las partes en una diferencia determinada y no a todos los Miembros de la OMC.[3852] En apoyo de esta tesis las Comunidades Europeas se remiten a los informes del Órgano de Apelación sobre los asuntos *CE - Productos avícolas*, *CE - Equipo informático*, *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, al informe del Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Camarones (párrafo 5 del artículo 21 - Malasia)*, a la práctica de otros organismos y tribunales internacionales, al informe de 2006 del Grupo de Estudio sobre la Fragmentación del Derecho Internacional, de la Comisión de Derecho Internacional, a autoridades contemporáneas, a la historia de la redacción y al comentario de la Comisión de Derecho

[3845] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1034.
[3846] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1035.
[3847] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1035.
[3848] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1037.
[3849] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1040.
[3850] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1041.
[3851] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1044.
[3852] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1045.

Internacional (CDI) sobre el proyecto de texto del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, y al objeto y fin de esa disposición.[3853]

7.1864 Las Comunidades Europeas mantienen que el Acuerdo de 1992 es una "norma pertinente de derecho internacional" que debe tenerse en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC en una diferencia entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea, y que "{p}ermite al Grupo Especial recurrir a una fuente de derecho complementaria que refleja con mucho detalle las posiciones jurídicas exactas de las partes en la diferencia en lo que se refiere al asunto que se le ha sometido".[3854] En consecuencia, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que "las subvenciones de los Estados Unidos han causado efectos desfavorables a sus intereses en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC porque los Estados Unidos han incumplido las obligaciones internacionales que contrajeron con las Comunidades Europeas en virtud del Acuerdo de 1992".[3855] Sostienen que, "como puede deducirse del preámbulo y del párrafo 1 del artículo 5 del Acuerdo de 1992, estas obligaciones se establecieron específicamente para evitar distorsiones del comercio internacional de grandes aeronaves civiles".[3856] Las Comunidades Europeas "alegan por tanto que al conceder estas subvenciones, los Estados Unidos violaron sus derechos legales. Esto constituye una forma especialmente severa de causar perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas".[3857]

7.1865 Las Comunidades Europeas aducen que se puede interpretar correctamente que el concepto de "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro" que figura en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC abarca formas de perjuicio grave "no enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6".[3858] Consideran que esta interpretación correcta del Acuerdo SMC se deriva de un análisis del sentido corriente, el contexto y el objeto y fin de dicho Acuerdo. Aducen que un examen del sentido corriente del texto del párrafo 3 del artículo 6 y el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC no pone de manifiesto ninguna declaración que limite expresamente el sentido de la expresión "perjuicio grave" a las formas enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6.[3859] Así lo confirma el verbo "puede" ("*may*" en la versión inglesa) en el párrafo 3 del artículo 6, sobre todo cuando se utiliza como verbo auxiliar, como en dicho párrafo.[3860] Varias definiciones que dan los diccionarios del término "*may*" confirman que este término indica una "posibilidad" o un concepto similar.[3861] Aducen que la posibilidad en cuestión no es que se demuestre la existencia de uno de los casos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6, sino de que no hay perjuicio grave.[3862] Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, la posibilidad que introduce el término "puede" en el párrafo 3 del artículo 6 sólo puede ser la de que hay otras formas de perjuicio grave, además de las enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6.[3863]

[3853] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 1049-1053.
[3854] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1054.
[3855] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1055.
[3856] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1055.
[3857] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1055.
[3858] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 209.
[3859] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 211.
[3860] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 211.
[3861] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 211, donde se remite al *Shorter Oxfor English Dictionary*, quinta edición (2202), página 1725: "*may: ... {h}ave ability or power to ... have the possibility, opportunity...*" ("poder: ... tener capacidad o poder para ... tener la posibilidad, oportunidad ...) etc.
[3862] Las Comunidades Europeas explican que si se demuestra que el efecto de la subvención es (por ejemplo) desplazar las importaciones de un producto similar de otro Miembro al mercado del Miembro que otorga la subvención se ha demostrado la existencia de perjuicio grave; se remiten al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1389: "Estaríamos entonces autorizados para constatar que ha habido perjuicio grave al cumplirse los elementos de una o más de las frases del párrafo 3 c) del artículo 6".
[3863] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 211.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1866 Las Comunidades Europeas aducen que el contexto también respalda esta tesis. En primer lugar, la nota 13 del Acuerdo SMC que, como parte integrante del apartado c) del artículo 5, es un contexto inmediato, dice expresamente que la expresión "perjuicio grave" se utiliza en el mismo sentido que en el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994.[3864] Por consiguiente, si algo está comprendido en el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994, constituye perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, aunque no esté enumerado en el párrafo 3 del artículo 6.[3865] En segundo lugar, el contexto inmediato de la nota 13 dispone además que el perjuicio grave incluye la amenaza de perjuicio grave y que el párrafo 3 del artículo 6 en ningún momento se refiere a la amenaza de perjuicio grave. Esto confirma que la expresión "perjuicio grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5 incluye la amenaza de perjuicio grave, pese a que no se enumera en el párrafo 3 del artículo 6.[3866] Las Comunidades Europeas sostienen que esto confirma que el párrafo 3 del artículo 6 no pretende enumerar exhaustivamente todas las posibles formas de perjuicio grave y que esa interpretación es compatible con el objeto y fin del Acuerdo SMC, que consiste en ofrecer una medida correctiva para todos los tipos de perjuicio grave a los intereses de otro Miembro resultante de subvenciones, en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3867]

7.1867 Las Comunidades Europeas aducen que aunque el Acuerdo de 1992 no se refiere expresamente a la cuestión de si el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC agota o no el apartado c) del artículo 5, declara expresamente que se promulga en prosecución del "objetivo común" o interés de las partes.[3868] Dicho de otra manera, el Acuerdo de 1992 expone expresamente en detalle cuáles son los intereses de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas con respecto a las grandes aeronaves civiles y la manera en que las partes convienen en que se deben preservar esos intereses, especialmente en lo que concierne a "la función del apoyo del gobierno".[3869] Esos intereses y los medios para preservarlos reflejan parcialmente, pero no en su totalidad, las disposiciones del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[3870] Por lo tanto, la propia existencia del Acuerdo de 1992, así como todo su contenido, respaldan firmemente la opinión de que las partes convinieron en una serie de "intereses" mutuos en esta esfera, intereses que, por definición, podrían ir más allá de los enumerados en el párrafo 3 del artículo 6, y podrían sufrir "perjuicio grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[3871]

ii) Estados Unidos

7.1868 Los Estados Unidos sostienen que el Acuerdo de 1992 no crea obligaciones jurídicas en el marco del Acuerdo SMC. Mantienen que las Comunidades Europeas no citan ninguna autoridad válida para la tesis de que su determinación *unilateral* de que los Estados Unidos infringieron el Acuerdo *bilateral* de 1992 constituye perjuicio grave a los efectos del Acuerdo SMC *multilateral*, y que el enfoque de las Comunidades Europeas obligaría al Grupo Especial a hacer caso omiso no sólo del texto del Acuerdo SMC, sino también de los artículos pertinentes del ESD.[3872]

[3864] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 212.
[3865] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 212.
[3866] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 212.
[3867] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 213.
[3868] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 215, donde se remiten al penúltimo considerando del preámbulo del Acuerdo de 1992.
[3869] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 215.
[3870] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 215.
[3871] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 61, párrafo 215.
[3872] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1191. Los Estados Unidos señalan además que, al responder a los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el Acuerdo de 1992, no suscriben la caracterización de las Comunidades Europeas del Acuerdo de 1992 ni de hechos conexos. Indican que no abordan en detalle la caracterización de las Comunidades Europeas del Acuerdo de 1992 ni de hechos

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1869 Los Estados Unidos presentan dos argumentos para explicar por qué no debe prosperar la alegación de las Comunidades Europeas con respecto al Acuerdo de 1992. En primer lugar, el Acuerdo de 1992 no es un "acuerdo abarcado" a efectos del ESD y el mandato del Grupo Especial no le permite examinar una alegación basada en una supuesta infracción de ese acuerdo. En segundo lugar, aunque la alegación de las Comunidades Europeas se basa en una teoría relativa a la regla de interpretación de los tratados enunciada en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, lo que realmente pretenden es que el Grupo Especial aplique el Acuerdo de 1992 como derecho sustantivo y no como un fundamento para interpretar el Acuerdo SMC.[3873]

7.1870 En relación con el primer argumento, los Estados Unidos sostienen que el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado a tenor del párrafo 1 del artículo 1 del ESD y que por consiguiente no hay fundamento para que el Grupo Especial examine la alegación de las Comunidades Europeas. No se puede recurrir al ESD para examinar cualquier cuestión de cumplimiento del Acuerdo de 1992 ni la interpretación o aplicación del mismo. A este respecto, los Estados Unidos se remiten al mandato del Grupo Especial en la presente diferencia, que es el siguiente:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los *acuerdos abarcados* invocados por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS353/2, el asunto sometido al OSD por las Comunidades Europeas en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en *dichos acuerdos*."[3874]

7.1871 Los Estados Unidos sostienen que otras disposiciones del ESD que se refieren a los "acuerdos abarcados", como el artículo 11 ("los acuerdos abarcados pertinentes"), el párrafo 2 del artículo 3 ("los acuerdos abarcados"), el párrafo 4 del artículo 3 ("los acuerdos abarcados") y el párrafo 1 del artículo 19 ("un acuerdo abarcado") confirman que esta alegación está fuera del ámbito del presente procedimiento.[3875] Señalan que las Comunidades Europeas reconocieron en su solicitud de establecimiento de un grupo especial que el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado.[3876] Como el Acuerdo de 1992 no es uno de los acuerdos abarcados, no hay ninguna base para que el Grupo Especial examine siquiera la alegación de las Comunidades Europeas con respecto a la supuesta infracción del Acuerdo de 1992.[3877]

7.1872 En cuanto al argumento de las Comunidades Europeas de que hay un "vínculo" entre el Acuerdo de 1992 y el Acuerdo sobre la OMC debido a que en la Ronda Uruguay se incluyó el Acuerdo de 1979 en la lista de acuerdos abarcados en el marco del Anexo IV del Acuerdo sobre la OMC, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no explican la importancia jurídica de un "vínculo", que tal vínculo no tendría importancia jurídica y que, en todo caso, contrariamente a lo que afirman las Comunidades Europeas, el Acuerdo de 1979 no es un "acuerdo abarcado" a tenor del ESD.[3878] El Apéndice 1 del ESD identifica el Acuerdo de 1979 como un acuerdo plurilateral que podría estar sujeto al ESD, pero esa cobertura "dependerá de que las partes en el acuerdo ... adopten una decisión en la que se establezcan las condiciones de aplicación del {ESD} a{l} {Acuerdo de 1979}". Esa decisión no se ha adoptado y por tanto la alegación de las Comunidades Europeas de que el Acuerdo de 1979 es un "acuerdo abarcado" en el sentido del párrafo 2 del artículo 3 del ESD es errónea.

---

conexos porque, en su opinión, el argumento de las Comunidades Europeas es infundado. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1191, nota 1436.

[3873] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1192.

[3874] WT/DS353/3. No se reproduce la nota de pie de página.

[3875] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1194, nota 1437.

[3876] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1194, nota 1438.

[3877] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1194.

[3878] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1194, nota 1439.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

7.1873 En lo que respecta a la pertinencia del Acuerdo de 1992 para la interpretación del Acuerdo SMC, los Estados Unidos recuerdan en primer lugar que las Comunidades Europeas alegan que la supuesta infracción del Acuerdo de 1992 constituye perjuicio grave de conformidad con el Acuerdo SMC. Dicho con otras palabras, las Comunidades Europeas consideran que el Acuerdo de 1992 contiene obligaciones sustantivas pertinentes para la solución de esta diferencia y, al incumplir supuestamente esas obligaciones, los Estados Unidos han incumplido una obligación en virtud del Acuerdo SMC.[3879] Sin embargo, las Comunidades Europeas presentan su teoría sosteniendo que el Acuerdo de 1992 "constituye contexto para la interpretación del Acuerdo SMC en la presente diferencia", afirmando que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena es la "norma jurídica" que respalda esta alegación.[3880] La teoría de las Comunidades Europeas es totalmente infundada.

7.1874 Los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas parecen confundir dos argumentos con respecto al Acuerdo de 1992. Las Comunidades Europeas aducen primero que el Acuerdo de 1992 es una fuente de derecho sustantivo, de tal manera que una infracción del mismo constituye perjuicio grave de conformidad con el Acuerdo SMC.[3881] A continuación argumentan que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena es la norma jurídica que respalda la tesis de que el Acuerdo de 1992 constituye "contexto" para el Acuerdo SMC. Aunque el Acuerdo de 1992 sirviera de contexto para el Acuerdo SMC, ese argumento no guarda relación con la pregunta de si el Acuerdo de 1992 es una fuente de derecho sustantivo en el marco del Acuerdo SMC. Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas presentan estas dos afirmaciones como si formaran parte del mismo argumento.[3882]

7.1875 Los Estados Unidos aducen que, al intentar incluir el Acuerdo de 1992 en el mandato del Grupo Especial, las Comunidades Europeas no están alegando que dicho Acuerdo ayude a interpretar las disposiciones del Acuerdo SMC sobre el perjuicio grave. Antes bien, lo que alegan es que una infracción del Acuerdo de 1992 constituye en sí misma perjuicio grave a tenor del Acuerdo SMC.[3883] Las Comunidades Europeas querrían que el Grupo Especial aplicara el Acuerdo de 1992 como derecho sustantivo y su recurso a la norma usual de interpretación recogida en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena está fuera de lugar y carece de pertinencia para el examen por el Grupo Especial de la alegación de las Comunidades Europeas. Por consiguiente, el Grupo Especial no tiene que examinar los demás fallos en la remisión de las Comunidades Europeas al párrafo 3 c) del artículo 31, entre ellos el hecho de que no todos los Miembros de la OMC son partes en el Acuerdo de 1992 y que ni los Estados Unidos ni las Comunidades Europeas son ya partes en dicho Acuerdo puesto que ya no está en vigor. Además, el Grupo Especial no tiene que examinar si el Acuerdo de 1992 es "aplicable" en las relaciones entre "las partes" puesto que ya no está vigente.[3884]

7.1876 Los Estados Unidos aducen que interpretar que la expresión "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro" contenida en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC abarca formas de perjuicio grave no enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6 no estaría en conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público recogidas en la Convención de Viena.[3885] El sentido corriente del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, el contexto, y el objeto y fin del Acuerdo SMC dejan claro que la lista de efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6 es exhaustiva y que los efectos no enumerados no constituyen "perjuicio

[3879] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1195.
[3880] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1195.
[3881] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1195, nota 1440.
[3882] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1195, nota 1440.
[3883] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1196.
[3884] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 1197.
[3885] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 168.

grave" con arreglo al Acuerdo SMC.[3886] Los Estados Unidos observan que ni el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, que declara que el "perjuicio grave" es uno de los tipos de efectos desfavorables abarcados por la Parte III del Acuerdo SMC, ni el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994 (al que se remite la nota 13 del Acuerdo SMC) contienen una definición de la expresión "perjuicio grave".[3887] Sin embargo, el artículo 6 del Acuerdo SMC, titulado "Perjuicio grave", contiene una explicación más detallada del concepto de esa expresión como se utiliza en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. La parte introductoria del párrafo 3 del artículo 6 estipula lo siguiente: "{p}uede 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". Por consiguiente, puede haber perjuicio grave si se constata la existencia de una de las formas de perjuicio grave enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6.[3888] Los Estados Unidos sostienen que el texto del párrafo 2 del artículo 6 confirma aun más esta interpretación del párrafo 3:

> "No obstante las disposiciones del párrafo 1, no se concluirá que existe perjuicio grave si el Miembro otorgante de la subvención demuestra que la subvención en cuestión no ha producido ninguno de los efectos enumerados en el párrafo 3."[3889]

7.1877 Los Estados Unidos argumentan que el empleo del término "concluirá" ("*shall*" en la versión inglesa) indica con claridad que cuando no existe ninguno de los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6, no existe perjuicio grave y que la estructura del artículo 6 confirma también esa interpretación.[3890] Interpretados conjuntamente, los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 6 crearon inicialmente dos vías para que el Miembro reclamante demostrara la existencia de perjuicio grave.[3891] En primer lugar, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6, antes de su expiración, el reclamante podía demostrar que existía una de las situaciones enumeradas en los apartados a) al d) del párrafo 1 del artículo 6. En ese caso se establecía una presunción refutable de existencia de perjuicio grave, mientras que el párrafo 2 del artículo 6 permitía al Miembro que otorgaba la subvención refutar esa presunción demostrando que no existían los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6. Si el Miembro reclamante no podía demostrar que existía una de las situaciones indicadas en el párrafo 1 del artículo 6, su segunda opción consistía en demostrar la existencia de una de las situaciones enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6, en cuyo caso "puede haber perjuicio grave".[3892] Dicho de otro modo, la estructura del artículo 6 confirma la interpretación resultante del sentido corriente del párrafo 3 del artículo 6 y del contexto que brinda el párrafo 2 a esa disposición, es decir, que no se puede constatar la existencia de perjuicio grave salvo que el reclamante demuestre que existe uno de los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6.[3893]

7.1878 Los Estados Unidos sostienen que la siguiente declaración del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* es directamente pertinente en este sentido y confirma el análisis anteriormente expuesto de los Estados Unidos:

> "... el párrafo 2 del artículo 6 sirve para aclarar que un requisito previo para una constatación de perjuicio grave es que se demuestre por lo menos una de las cuatro situaciones basadas en los efectos del párrafo 3. Esto nos indica que la demostración

---

[3886] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 168.
[3887] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 169.
[3888] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 170.
[3889] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 171.
[3890] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafos 171 y 172.
[3891] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 172. Los Estados Unidos aducen que aunque el párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo SMC ha expirado, el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* constató en el párrafo 7.1377, nota 1487, que no obstante podía ofrecer una orientación pertinente en cuanto a la interpretación del párrafo 3 del artículo 6.
[3892] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 172.
[3893] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 61, párrafo 172.

de que existe por lo menos una de las cuatro situaciones basadas en los efectos del párrafo 3 del artículo 6 es una base necesaria para llegar a la conclusión de que existe perjuicio grave."[3894]

iii) Terceros

Australia

7.1879 Australia sostiene que no se debe considerar que el concepto de perjuicio grave del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC abarca formas de perjuicio grave que no están ya enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6 de dicho Acuerdo. La parte introductoria del párrafo 3 del artículo 6 vincula explícitamente esta disposición con el apartado c) del artículo 5 como un desarrollo de las formas que puede adoptar el perjuicio grave.[3895] La falta de toda referencia en los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC a otras formas de perjuicio grave que pudieran activar las medidas correctivas contenidas en el artículo 7 favorece una interpretación exhaustiva de la lista enunciada en el párrafo 3 del artículo 6. Este silencio sobre formas adicionales de perjuicio grave contrasta considerablemente con los detalles que se dan en el resto del artículo 6 sobre los demás elementos pertinentes al examen del párrafo 3 del artículo 6.[3896] Además, Australia considera que el párrafo 2 del artículo 6 "sirve para aclarar que un requisito previo para una constatación de perjuicio grave es que se demuestre por lo menos una de las cuatro situaciones basadas en los efectos del párrafo 3".[3897] Esto significa que ninguna otra forma de perjuicio grave, independiente de las enumeradas en el párrafo 3 del artículo 6, puede activar las medidas correctivas previstas en el artículo 7 del Acuerdo SMC.[3898]

7.1880 Australia aduce que no hay fundamento jurídico para la afirmación de las Comunidades Europeas de que el Acuerdo de 1992 constituye contexto para la interpretación del Acuerdo SMC en la presente diferencia.[3899] Conforme a los términos del artículo 1 del ESD, éste se aplica a los acuerdos abarcados de la OMC, y como el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado, no está comprendido en el ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo 7 del ESD y no es un derecho aplicable en la presente diferencia. Australia sostiene que el Órgano de Apelación ha explicado con claridad que el ESD únicamente se aplica en relación con los acuerdos abarcados y que la función de los grupos especiales no consiste en tratar de aclarar las disposiciones de los acuerdos no abarcados.[3900]

7.1881 Australia argumenta que hay un conjunto de jurisprudencia de la OMC que respalda la tesis de que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena se refiere a las normas de derecho internacional aplicables en las relaciones entre los Estados que han dado su consentimiento para quedar vinculados por el tratado que se interpreta y para las cuales dicho tratado está en vigor.[3901] El Órgano de Apelación ha reconocido que el párrafo 3 c) del artículo 31 le permitía buscar orientación interpretativa adicional en los principios generales del derecho internacional.[3902] Estos principios son normas del derecho internacional aplicables entre los Miembros de la OMC en su conjunto y no un subconjunto de esos Miembros. Australia no considera que las normas de derecho

[3894] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1380.
[3895] Respuesta de Australia a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007.
[3896] Respuesta de Australia a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007.
[3897] Respuesta de Australia a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007, donde se remite al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1380.
[3898] Respuesta de Australia a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007.
[3899] Comunicación escrita de Australia, párrafo 71.
[3900] Comunicación escrita de Australia, párrafo 71, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafo 49.
[3901] Comunicación escrita de Australia, párrafo 72.
[3902] Comunicación escrita de Australia, párrafo 72, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 158.

internacional contenidas en el Acuerdo de 1992, que sólo es aplicable en 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 al interpretar el Acuerdo SMC. En términos más generales, dado que la aplicación del párrafo 3 c) del artículo 31 puede tener consecuencias sistémicas importantes para el sistema de solución de diferencias de la OMC, el Grupo Especial encargado de esta diferencia debe plantearse la cuestión con cierta cautela.[3903]

Brasil

7.1882 El Brasil aduce que el Grupo Especial debe desestimar el argumento de las Comunidades Europeas según el cual las subvenciones constituyen perjuicio grave para sus intereses en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC porque los Estados Unidos incumplieron las obligaciones que les corresponden en virtud del Acuerdo de 1992.[3904]

7.1883 En primer lugar, el Acuerdo SMC es el instrumento adecuado para examinar las subvenciones en la rama de producción de aeronaves civiles en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC. El Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado de la OMC y está excluido del mandato del Grupo Especial. Como el Grupo Especial no tiene competencia para determinar los derechos y obligaciones de las partes en virtud del Acuerdo de 1992, necesariamente no puede determinar si los Estados Unidos infringieron las disposiciones sustantivas de dicho Acuerdo.[3905]

7.1884 En segundo lugar, como las Comunidades Europeas alegan que una infracción del Acuerdo de 1992 basta para que sea estimada su alegación de perjuicio grave, están tratando de aplicar el Acuerdo de 1992 como un derecho sustantivo entre las partes y no como contexto para interpretar alguna disposición concreta del Acuerdo SMC. Un análisis adecuado debería llevar al Grupo Especial a constatar que una supuesta infracción sustantiva del Acuerdo de 1992 no puede constituir "perjuicio grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[3906]

7.1885 En tercer lugar, el Brasil se opone a que se utilice el Acuerdo de 1992 para interpretar disposiciones del Acuerdo SMC en la medida en que, de hecho, las Comunidades Europeas están intentando hacerlo. De acuerdo con las constataciones del Grupo Especial que examinó el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*[3907], la referencia a las "partes" en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena debe interpretarse que significa todas las partes en el tratado que es objeto de interpretación, que en este caso es el Acuerdo SMC. El Brasil considera que un tratado bilateral como el Acuerdo de 1992 sencillamente no refleja las intenciones comunes de todos los Miembros de la OMC y, por consiguiente, no se puede utilizar para informar sobre lo que pretendían los Miembros de la OMC cuando redactaron el Acuerdo SMC. Cualquier otra interpretación llevaría a resultados absurdos y perjudiciales, viendo los terceros que sus derechos en la OMC quedarían afectados por un tratado bilateral del que no formaron parte y con la posibilidad de que las disposiciones del Acuerdo SMC se interpreten de manera distinta para diferentes Miembros de la OMC.[3908] El Brasil sostiene subsidiariamente que, en el supuesto de que el Grupo Especial interprete que el término "partes" del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena se refiere restringidamente a las partes en el Acuerdo de 1992, cualquier interpretación del Acuerdo SMC basada en el Acuerdo de 1992 sólo se puede aplicar a las relaciones bilaterales entre los Estados

[3903] Comunicación escrita de Australia, párrafos 72 y 73.
[3904] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 75; respuesta a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007, párrafos 7 y 8.
[3905] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 76.
[3906] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 77.
[3907] Informe del Grupo Especial, *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafo 7.68.
[3908] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 78.

Unidos y las Comunidades Europeas, como lo confirman el artículo 34 y el párrafo 1 b) i) del artículo 41 de la Convención de Viena.[3909]

Canadá

7.1886 El Canadá aduce que, interpretados conjuntamente, la nota 13 del párrafo 2 del artículo 6 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC indican que los grupos especiales únicamente pueden constatar la existencia de perjuicio grave si se demuestra que existe uno de los efectos enumerados en el párrafo 3 del artículo 6 o la amenaza de uno de esos efectos. Sin embargo, una vez formulada esa constatación, los grupos especiales disponen de flexibilidad para caracterizar otros efectos de la subvención en litigio como una forma de perjuicio grave, siempre que esos otros efectos estén estrechamente vinculados a los enumerados en el párrafo 3 del artículo 6.[3910]

7.1887 El Canadá sostiene que la nota 13 al párrafo 2 del artículo 6 incorpora al Acuerdo SMC un significado continuo para la expresión perjuicio grave, que abarca los conceptos enunciados en el párrafo 3 del artículo 6, pero que reconoce también la posibilidad de que existan otras formas de perjuicio grave estrechamente relacionadas con esos conceptos fundamentales.[3911] El párrafo 2 del artículo 6 parece dar a entender que no se puede establecer la existencia de perjuicio grave si no concurre ninguno de los conceptos fundamentales del párrafo 3 del artículo 6. El Canadá sostiene que el propio párrafo 3 del artículo 6 está redactado para permitir formas de perjuicio grave no enumeradas, al tiempo que proporciona orientación especial sobre los conceptos fundamentales que han dado vida a la expresión perjuicio grave desde que se utilizó por primera vez en el GATT de 1947.[3912]

Japón

7.1888 El Japón aduce que el texto del artículo 5 exige claramente que el Miembro demuestre que se causó perjuicio grave "mediante el *empleo* de cualquiera de las subvenciones **{**de acuerdo con la definición del artículo 1}".[3913] Considera que los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el perjuicio grave no aplican debidamente el criterio de causalidad del artículo 5. Lo que hay que demostrar es que el "empleo de cualquiera de las subvenciones" causa perjuicio grave. Las Comunidades Europeas no han aplicado esta fórmula de causalidad establecida en el artículo 5, sino que aducen en cambio que la concesión de subvenciones por encima de los compromisos contraídos en virtud del Acuerdo de 1992 constituye en sí misma perjuicio grave. Este argumento es incompatible con el artículo 5, que exige que se demuestre que el empleo de las subvenciones en litigio es la causa de los efectos desfavorables.[3914]

7.1889 El Japón observa también que las Comunidades Europeas parecen sostener subsidiariamente que los Estados Unidos han causado perjuicio grave simplemente al "conceder" subvenciones infringiendo supuestamente el Acuerdo de 1992.[3915] No sólo no es éste el análisis exigido por el Acuerdo SMC, sino que sigue sin estar claro qué es lo que constituye el perjuicio grave sufrido por las Comunidades Europeas.[3916]

[3909] Comunicación escrita del Brasil, párrafo 79.

[3910] Respuesta del Canadá a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007, párrafos 7-11. Véase también la declaración oral del Canadá, párrafos 29-36.

[3911] Respuesta del Canadá a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007, párrafo 12; declaración oral del Canadá, párrafo 30.

[3912] Respuesta del Canadá a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007, párrafo 12.

[3913] Declaración oral del Japón, párrafo 6.

[3914] Declaración oral del Japón, párrafo 7.

[3915] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1055.

[3916] Declaración oral del Japón, párrafo 8.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Corea

7.1890 Corea sostiene que el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC proporciona una lista exhaustiva de casos de perjuicio grave según se menciona en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. Los términos utilizados en el párrafo 3 del artículo 6 son de carácter concluyente, al disponer que "{p}uede haber perjuicio grave ... en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes circunstancias". Corea aduce que el sentido corriente de esta oración es que para que haya un perjuicio grave deben existir una o más de las condiciones enumeradas en el artículo. Esto indica que lo que se establece en el párrafo 3 del artículo 6 es una lista exhaustiva.[3917] Además, el párrafo 3 del artículo 6 no utiliza ninguna expresión que indique que la enumeración se hace a título de ejemplo, tales como "con inclusión", "entre otras cosas", "por ejemplo", "tales como". Por el contrario, el párrafo 3 del artículo 6 utiliza la expresión bastante general "en cualquier caso" en que se den una o varias de las condiciones enumeradas. Esto indica que los redactores intentaron limitar los casos de perjuicio grave únicamente a estas situaciones enumeradas.[3918]

b) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1891 El Grupo Especial recuerda que la práctica de la economía procesal permite que un grupo especial se abstenga de hacer múltiples constataciones de que una medida es incompatible con diversas disposiciones cuando una única constatación de incompatibilidad, o un cierto número de ellas, bastaría para solucionar la diferencia.[3919]

7.1892 El Grupo Especial recuerda que el artículo 11 del ESD, en su parte pertinente, dispone lo siguiente:

> "... cada grupo especial deberá hacer una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido, que incluya una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de 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*." (sin cursivas en el original)

7.1893 El Grupo Especial no considera que formular constataciones en relación con esta alegación de perjuicio grave ayude al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en el Acuerdo SMC. Por lo tanto, el Grupo Especial aplica el principio de economía procesal con respecto a esta alegación.

[3917] Respuesta de Corea a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007.
[3918] Respuesta de Corea a las preguntas formuladas, 5 de diciembre de 2007.
[3919] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 133.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Apéndice VII.F.1: Argumentos de las partes concernientes a la relación entre la investigación y desarrollo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos y la tecnología específica aplicada al 787

A. INTRODUCCIÓN

1. Las Comunidades Europeas han pretendido demostrar que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos le proporcionaron a Boeing *tecnologías aprovechables* en esferas tecnológicas clave, así como *el conocimiento, la experiencia* y *la confianza* para el desarrollo de tecnologías y procesos comerciales provechosos.[3920] Sobre esa base, han pretendido demostrar que tanto esas tecnologías como el conocimiento, la experiencia y la confianza en diversas tecnologías permitieron o facilitaron el desarrollo de las innovadoras características técnicas del 787. Las Comunidades Europeas agrupan estas tecnologías clave en las seis esferas tecnológicas siguientes:

a) las tecnologías relativas a los materiales compuestos, fundamentalmente para el diseño, el desarrollo y la fabricación del fuselaje y las alas del 787;

b) la arquitectura *More Electric*;

c) la arquitectura de sistemas abiertos;

d) el diseño estructural y aerodinámico mejorado;

e) los métodos de reducción del ruido; y

f) los sistemas de gestión de estado de la aeronave.[3921]

2. En este apéndice se describen en primer lugar las esferas tecnológicas identificadas anteriormente, en lo referente a las tecnologías aplicadas al 787. Para que se entienda mejor el análisis del Grupo Especial, en este apéndice se expone seguidamente su entendimiento del proceso de diseño y fabricación del 787.[3922] Para finalizar, en este apéndice se ofrece un resumen de los argumentos específicos presentados por las partes concernientes a la relación entre la investigación llevada a cabo por Boeing con cargo a las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos y las tecnologías aplicadas al 787.

B. DESCRIPCIÓN DE LAS ÁREAS TÉCNICAS PERTINENTES

3. Un "**material compuesto**" es aquel que incluye en su composición al menos dos materiales distintos discernibles a escala macroscópica, que juntos constituyen un material con unas propiedades diferentes de las que tienen dichos elementos cuando se presentan de forma independiente. La mayor parte de los materiales compuestos constan de un material principal, denominado matriz, un material

[3920] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1352. Según las Comunidades Europeas, el conocimiento, la experiencia y la confianza adquiridos por Boeing gracias a su participación en los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos subvencionados por el Gobierno de los Estados Unidos han permitido a Boeing acelerar el desarrollo, la fabricación y la entrega del 787 y "es, de hecho, el quid de la relación causal entre las subvenciones estadounidenses para investigación y desarrollo y el 787", primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1356; anexo C, párrafo 8.

[3921] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1350.

[3922] Los antecedentes de hecho que se presentan en este apéndice se basan en pruebas presentadas al Grupo Especial por las partes en el curso de este procedimiento y, por lo tanto, los sucesos y la evolución de 2006 se califican generalmente de "recientes".

de refuerzo, habitualmente en forma de fibra y que se introduce fundamentalmente para aumentar la resistencia y la rigidez de la matriz, una resina y un agente de curado o endurecimiento. La resina mantiene juntas las fibras y transfiere a ellas las cargas de las piezas de material compuesto. El agente endurecedor actúa como catalizador que convierte la resina en un plástico duro. Los materiales compuestos más corrientes se dividen habitualmente en tres grupos: i) Materiales compuestos de matriz polimérica o plásticos reforzados con fibra: estos materiales tienen una matriz de resina de polímero a la que se le pueden añadir diversas fibras de refuerzo como vidrio, carbono y aramida[3923]; ii) materiales compuestos de matriz metálica, por ejemplo de matriz de aluminio, reforzada con fibras de carburo de silicio; y iii) materiales compuestos de matriz cerámica (empleados en entornos a muy alta temperatura) que hacen uso de un material cerámico en la matriz, reforzada con fibras cortas como las que se consiguen con el carburo de silicio y el nitruro de boro.[3924]

4. En términos generales, la fabricación de materiales compuestos se realiza en un proceso múltiple: i) varios procesos en los que se combinan la resina, la fibra y el material de la matriz; ii) el "curado" del material compuesto en un autoclave, es decir, en un horno a alta presión y a alta temperatura; iii) un mecanizado posterior, en el que se practican orificios y se cortan perfiles con máquinas herramienta; y iv) una serie de pruebas de inspección no destructiva (IND) para detectar defectos.[3925] Las Comunidades Europeas alegan que una parte importante de los programas de investigación sobre materiales compuestos del Gobierno de los Estados Unidos estaba orientada a la primera etapa del proceso de fabricación de materiales compuestos, descrita en este párrafo en el punto i), esto es, a encontrar el método mejor y más rentable de combinar y modelar los materiales compuestos.[3926]

5. Existen dos métodos generales y diferenciados para combinar y modelar los elementos constituyentes de un material compuesto. En el primer método, denominado impregnación previa, se combina la resina con la fibra *antes* de conformar el material en un molde interior especial con la forma de la pieza que se fabrica. Un ejemplo de este primer método general es la combinación de la resina con un agente de curado para crear un material preimpregnado, que a continuación se utiliza para impregnar la fibra de refuerzo, bien sumergiendo el refuerzo en la resina líquida, bien mediante la aplicación de calor o presión.[3927] El segundo método general que se emplea para combinar los elementos de un material compuesto es el preformado, que implica el modelado previo de la fibra según la forma deseada, para combinarla a continuación con la resina, que se aplica sobre la pieza preconformada mediante técnicas como la infusión de película de resina (Resin Film Infusión, RFI por sus siglas inglesas), o el moldeo por transferencia de resina (Resin Transfer Moulding, RTM por sus siglas inglesas). La infusión de película de resina conlleva la colocación del tejido seco en un

---

[3923] Un ejemplo de material compuesto con matriz de polímero es el plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC) de la estructura primaria del 787.

[3924] Tim Sommer y otros, *Composite Technologies*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 14 (ICC), páginas 3 y 4.

[3925] El término inspección no destructiva (IND) engloba una amplia gama de técnicas de análisis empleadas en la ciencia y la industria para evaluar las propiedades de un material, un componente o un sistema sin dañarlos. Dado que la IND no modifica permanentemente el elemento que se inspecciona, constituye una técnica muy valiosa que permite ahorrar tiempo y dinero en los procesos de evaluación, localización de fallos e investigación de un producto. Entre los métodos corrientes utilizados en la IND se encuentran métodos térmicos, ultrasónicos, electromagnéticos, radiológicos y ópticos; Tim Sommer y otros, *Composite Technologies*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 14 (ICC), páginas 48-50.

[3926] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 41.

[3927] Se utilizan principalmente tres tipos de refuerzos impregnados (o preimpregnados): fibra entretejida, en mecha continua y en cinta unidireccional. Tanto los tejidos como las cintas se suministran en forma de bobinas continuas de varios anchos y longitudes. El espesor del tejido o la cinta corresponde a una capa en la estructura de un material de capas múltiples. El material preimpregnado se arrolla en carretes y se utiliza para el devanado de filamentos, proceso en el que el material preimpregnado se coloca sobre el molde interior y las fibras recubiertas de resina se disponen según el esquema deseado.

molde, con capas intercaladas de película de resina semisólida. Esta estructura se somete a vacío para eliminar el aire en el tejido seco y, a continuación, se calienta en un autoclave. Una vez eliminado todo el aire de las fibras, el calentamiento hace que la resina se funda y se introduzca entre ellas, antes del curado. En el moldeo por transferencia de resina también se coloca el tejido seco en un molde, sin embargo, en este caso las fibras se mantienen unidas mediante un ligante. Sobre el primer molde se acopla un segundo molde y, seguidamente, se inyecta la resina en la cavidad que queda entre ambos. Cuando la resina ha impregnado completamente el tejido, se cierran las entradas de la resina y se endurece el laminado en un autoclave. En los casos en que se emplea vacío para potenciar la infusión de la resina a través de la fibra, el proceso se denomina infusión de resinas por vacío.

6. La industria aeroespacial siempre ha considerado que la fabricación de materiales compuestos reforzados con fibra de carbono, PRFC (en inglés CRFP, de Carbon-Fibre Reinforced Polymers) mediante preimpregnación es un método extremadamente caro, dado que supone la aplicación manual, de materiales preimpregnados cortados individualmente, operación que deben realizar técnicos altamente cualificados. Las técnicas de encintado automatizado (Automated Tape Laying, ATL por sus siglas inglesas), y de revestimiento multicintas automatizado (Automated Fibre Placement, AFP por sus siglas inglesas), prometían una mejora significativa en cuanto a coste y eficacia. Los procesos ATL y AFP se basan en el mismo principio, pero se utilizan de diferente modo para conseguir características estructurales específicas que confieran a la pieza resistencia y rigidez. En ambos procesos la fibra se modela previamente y, a continuación, se finaliza el modelado sobre un molde interior. En ambos procesos se utiliza un cabezal aplicador montado sobre un brazo automatizado para tender o colocar la cinta o la fibra preimpregnada sobre el molde. La principal diferencia estriba en que la maquinaria de tecnología ATL coloca cintas (que constan de fibras agrupadas y alineadas en una única dirección), mientras que en la tecnología AFP se tienden las secciones de cinta sobre superficies de relieve intrincado con orientaciones de fibra diversas (las fibras no están necesariamente alineadas en una dirección única). Las cintas son más anchas que las fibras individuales, lo que implica que con la tecnología ATL se puede cubrir una superficie mayor en menos tiempo, pero no se pueden fabricar formas tridimensionales complicadas. Con la tecnología AFP se tarda más tiempo en cubrir una superficie dada, pero se pueden fabricar formas con perfiles complejos en las tres dimensiones.[3928]

7. En un informe que presentó la NASA en 1994 se indica que los primeros componentes estructurales de material compuesto para aeronaves, fabricados con plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV), se introdujeron en el período de 1950 a 1960.[3929] Los filamentos de boro y las fibras de carbono se comercializaron por primera vez alrededor del año 1965. Su alta resistencia a la compresión y su rigidez, combinadas con una baja densidad, permitieron el empleo de los plásticos reforzados con fibra de boro (PRFB) y de los PRFC para sustituir al aluminio en las estructuras aeronáuticas de altas prestaciones.[3930] Desde mediados de la década de 1960, se diseñan y fabrican muchos componentes estructurales en materiales compuestos para la aviación militar, tanto estadounidense como de otros países. Una buena parte de la investigación y el desarrollo llevados a

[3928] Tim Sommer y otros, *Composite Technologies*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 14 (ICC), páginas 18-31.

[3929] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, página 27, CE - Prueba documental 792. Entre estos componentes se incluían los estabilizadores y los timones de dirección del Grumman E-2A. En el año 1967, todo el fuselaje del pequeño Windecker Eagle se fabricó con PRFV (plástico reforzado con fibra de vidrio). Desde entonces, el PRFV es uno de los materiales utilizados comúnmente para la aviación ligera y para los componentes estructurales que no soportan grandes cargas.

[3930] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 27.

cabo en los Estados Unidos sobre estructuras de materiales compuestos avanzados entre mediados de la década de 1960 y mediados de la década de 1990 está relacionada con aplicaciones para la aviación militar.[3931] Según el informe que presentó Richard Hadcock, consultor de la NASA en 1994, los programas militares de investigación y desarrollo de los Estados Unidos proporcionaron una gran parte del fundamento tecnológico para la fabricación de estructuras en materiales compuestos. Hasta 1973, el precio de los filamentos de boro era inferior al precio de las fibras de carbono o grafito, y la combinación de boro/resina epoxi superaba a los materiales de carbono/resina epoxi de los que se disponía en aquel entonces, por su resistencia y rigidez específicas. Por estas razones, el PRFB se convirtió en la primera opción de material compuesto avanzado a finales de la década de 1960.[3932] Varios de los principales fabricantes europeos del sector de la aviación establecieron programas de desarrollo de estructuras de materiales compuestos a principios de la década de 1970. Entre ellos estaban las empresas British Aircraft Company y Hawker Siddeley Aviation (ambas pasarían a formar parte de la empresa BAE Systems plc), dedicadas al desarrollo estructural de componentes de PRFC.[3933]

8. Según la información presentada por un consultor de la NASA, al menos una sección del fuselaje (delantero, medio o trasero) de los siguientes aviones militares estaba fabricada con materiales compuestos: MD AV-8B, Bell/Boeing V-22, Northrop B-2, Dassault Rafale C/M, Eurofighter EFA, MD F-18E/F, Lockheed F-22. Los siguientes aviones incluían materiales compuestos bien en la cubierta, bien en la subestructura de la caja del ala: MD AV-8B, Grumman A6-E, SAAB Gripen, Bell/Boeing V-22, Northrop B-2A, Dassault Rafale C/M, Eurofighter EFA, MD F-18E/F, Mitsubishi FSX y Lockheed F-22. Además, en aquel momento, es decir, a mediados de la década de 1990, se estaban desarrollando alas o piezas del fuselaje en materiales compuestos para varios aviones militares, por ejemplo: Alphajet, Vought VSTOL A, Grumman VSTOL A, GD F-16XL, Grumman X-29, Dassault Rafale A, BAE EAP, IAI Lavi, Northrop YF-23, Lockheed YF-22, y Rockwell/MBB X-31, GD/MD A-12.[3934] A mediados de la década de 1990, Kawasaki Heavy Industries había diseñado y construido un ala completamente fabricada en PRFC para el caza japonés FS-X.[3935] El FS-X (denominado posteriormente F-2) fue creado parcialmente con tecnología nacional para reemplazar al McDonnell Douglas F-4. Uno de los avances de este avión era el innovador uso de estructuras de materiales compuestos curados en

---

[3931] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 27.

[3932] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 27.

[3933] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, páginas 33 y 34. Entre otras empresas también se encontraban Aeritalia (Italia), SAAB (Suecia), Dassault Aviation (Francia), Aérospatiale (Francia, ahora parte de EADS), Fuji (Japón), Kawasaki (Japón), Mitsubishi (Japón), así como empresas de aviación rusas y ucranianas.

[3934] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 35, cuadro A-2.

[3935] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 35. Fuji participó también como subcontratista principal en este programa.

conjunto en un ala más grande, lo que suponía la realización del curado junto con la unión de la caja y del revestimiento del ala en un único proceso.[3936]

9. El Airbus A300, que efectuó su primer vuelo en el año 1972, incluía los siguientes componentes hechos con materiales compuestos: timones de profundidad y de dirección de PRFC/PRFV; aerofrenos, compuertas del tren de aterrizaje delantero y carenas del tren de aterrizaje principal de PRFC; paneles superiores del borde de fuga del ala de PRFV; y fuselado del ala al fuselaje y carenado de los carriles de los flaps (FTF, Flap Track Fairings) de PRFA (plástico reforzado con fibra de aramida).[3937] El uso de materiales compuestos se amplió en 1985, cuando el estabilizador vertical del Airbus A310 se dejó de fabricar en aleación de aluminio para producirlo en PRFC, y nuevamente en 1987 en el Airbus A320. En el A320, tanto los estabilizadores horizontales como los verticales están hechos de PRFC, así como los timones de profundidad y de dirección, los alerones, los aerofrenos, los flaps, los paneles fijos y practicables de los bordes de ataque y de fuga de las alas, las compuertas del tren de aterrizaje y las cubiertas y las puertas de los motores.[3938] En los modelos de mayor tamaño A330/A340 se utilizan materiales compuestos en secciones similares. Antes de la aparición del modelo 787 de Boeing, el Airbus A380 exhibía el mayor porcentaje de materiales compuestos de una LCA: i) la cola (con una superficie de 1.238 ft^2, en comparación con los 573 ft^2 de la superficie de la cola del 777), ii) el estabilizador horizontal (con una superficie de 2.207 ft^2, en comparación con los 1090 ft^2 del estabilizador horizontal del 777), iii) la caja central del ala (por primera vez en materiales compuestos), y iv) la sección trasera *no presurizada* del fuselaje.[3939] Tras varios cambios en el diseño efectuados entre los años 2005 y 2007, el A350XWB de Airbus (presentado en diciembre de 2006 y cuya primera entrega está prevista para 2013), tendrá aproximadamente un 52 por ciento de su peso de materiales compuestos.[3940] El fuselaje se fabricará con paneles de PRFC con estructura de material compuesto, y las alas y el empenaje serán también de PRFC.[3941]

[3936] Además, en el año 1995 Raytheon lanzó al mercado un reactor comercial ligero de seis pasajeros (el Raytheon 390 Premier I) con un fuselaje completamente fabricado con materiales compuestos. El fuselaje tenía una estructura en sándwich con alma de panal hecha con fibra de carbono, constituida por dos piezas que se unían en el mamparo de presión trasero. Las piezas del fuselaje se formaban sobre un molde de madera mediante colocado automático de múltiples cintas (AFP), proceso desarrollado con prototipos de máquina de colocación de cabos suministrados por la empresa Cincinnati Milacron. Graham Warwick. "*Raytheon's First*", *Flight International*, 4 de octubre de 1995, Estados Unidos - Prueba documental 306.

[3937] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 37.

[3938] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 37.

[3939] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 51 y 52. Las Comunidades Europeas destacan que un avance esencial presente en el 787 es su empleo de **[***]**; *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafo 9.

[3940] *"Qatar Airways Signs MOU for 80 A350XWBs worth $16-18 billion; EIS in 2013", Air Transport World Daily News*, 31 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 1003.

[3941] *"Airbus confirms switch to composite frame on A350 XWB", ATW Daily News*, 20 de septiembre de 2007, CE - Prueba documental 1301.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

10. Boeing inició el diseño de sus modelos 757 y 767 de LCA a finales de la década de 1970.[3942] Boeing empleó material compuesto de PRFC en los timones de profundidad y de dirección, los aerofrenos, las compuertas del tren de aterrizaje y en las cubiertas de los motores de ambos aviones. Los flaps del 757 también eran de PRFC. En el modelo 737-300 lanzado en 1985, Boeing empleó materiales compuestos de PRFC para los alerones, los timones de profundidad y de dirección, los fuselados y las puertas de la cubierta de los motores. En el 777, que comenzó a prestar servicio en el año 1994, se fabrican en PRFC las superficies de mando, las vigas del piso, las compuertas del tren de aterrizaje principal, las góndolas de los motores y, lo que es más importante, todo el empenaje.[3943] Entre otros componentes de material compuesto del 777 están el fuselado del ala al fuselaje y los paneles fijos del borde de fuga del ala. Boeing fabrica los estabilizadores horizontales y verticales de PRFC del 777 y subcontrata la fabricación de una gran parte del resto de los componentes de material compuesto con contratistas tanto estadounidenses como de fuera de los Estados Unidos. Por ejemplo, se sabe que la empresa Japan Aircraft Development Corporation ha contribuido al 21 por ciento del proyecto del Boeing 777 en el diseño y fabricación del fuselaje, de los fuselados del ala al fuselaje y del centro del ala durante toda la duración del programa 777.[3944] Entendemos que Grumman (EE.UU.) firmó un contrato de 400 millones de dólares y 10 años de plazo para fabricar los flaps interiores y los aerofrenos del 777, que Alenia (Italia) fabrica los flaps exteriores, CASA (España, en la actualidad integrada en EADS) los alerones y Rockwell (EE.UU.) las vigas del piso.[3945]

11. Dentro del examen recogido en la sección C del presente apéndice se incluye un examen de la aplicación al 787 de las tecnologías relativas a los materiales compuestos.

12. En una aeronave del tipo **More Electric** los sistemas mecánicos secundarios son accionados por sistemas enteramente eléctricos, no por una combinación de energía hidráulica, neumática y eléctrica.[3946] El modelo 787 es una aeronave de tipo *More Electric*. A diferencia de las LCA existentes, en el modelo 787 los sistemas eléctricos se utilizarán para generar potencia y para controlar distintos componentes: i) los arrancadores de los motores, ii) los frenos, iii) el sistema de descongelación, iv) los mandos secundarios de vuelo y v) los sistemas de climatización. El concepto *More Electric* de los sistemas del 787 hace uso de mandos de vuelo electrónicos[3947], y de electricidad en lugar de potencia neumática o hidráulica para accionar diversos sistemas mecánicos secundarios de la aeronave. Todos los sistemas neumáticos por toma de aire del 787 serán reemplazados[3948], y se mantienen algunos sistemas hidráulicos.[3949] Uno de los logros más importantes del concepto *More*

[3942] El 767 realizó su primer vuelo en 1981, seguido por el 757 en 1982; Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 37.

[3943] El término *empenaje* hace referencia a la sección de cola de la aeronave, que le confiere estabilidad al avión y permite controlar las maniobras de cabeceo y guiñada.

[3944] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 49.

[3945] Richard N. Hadcock, "*A Chronology of Advanced Composite Applications*", en Louis F. Vosteen y Richard N. Hadcock. *Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures*, informe de contratista de la NASA Nº 4620, noviembre de 1994, CE - Prueba documental 792, página 49.

[3946] Andrew Doyle, *"More and more electric", Flight International*, 28 de agosto-3 de septiembre de 1996, CE - Prueba documental 821, página 124.

[3947] Presentación Nº 16 de Boeing, CE - Prueba documental 807 (ICC), página 1.

[3948] Presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), página 1; James Wallace. *Introducing … Boeing's electric 7E7*, CE - Prueba documental 820.

[3949] La eliminación de todos los sistemas neumáticos e hidráulicos daría lugar a una aeronave completamente eléctrica o All Electric. Andrew Doyle. *"More and more electric", Flight International*, 28 de

Electric del 787 es precisamente la sustitución de los sistemas neumáticos por sistemas eléctricos. Los sistemas neumáticos son más complejos y más proclives a tener fallos, por lo que requieren frecuentes comprobaciones de mantenimiento.[3950] Estos sistemas funcionan mediante la toma de aire (aire caliente a presión) de los motores de la aeronave, que se debe distribuir por todo el avión a través de pesados conductos para controlar una serie de sistemas mecánicos.[3951] En lugar de emplear este tipo de sistema neumático, para generar electricidad cada avión 787 estará provisto de cuatro generadores de 250 kVA en los motores y de dos generadores de 225 kVA en la unidad de potencia auxiliar[3952], con lo que se elimina la necesidad de conductos para el aire de extracción en toda la aeronave.[3953] Al sustituir la toma de aire en los reactores por generadores eléctricos como fuente de energía se evita la extracción de hasta un 35 por ciento de potencia de los motores del 787 respecto a los de otras LCA que tienen sistemas neumáticos tradicionales.[3954] Al no extraer una parte del aire de los motores, se puede aprovechar todo el caudal de aire a alta velocidad que pasa por el motor para generar empuje, lo que reduce el consumo general de combustible del 787.[3955]

13. El término "**arquitectura de sistemas abiertos**" atañe a la aviónica de una aeronave y a la forma en que los sistemas de a bordo están configurados para interactuar entre ellos.[3956] En un modelo de aeronáutica tradicional, el software funciona en un hardware adaptado especialmente, con sistemas informáticos independientes para cada función. Por eso no es fácil actualizar sistemas como la radio y las pantallas de la cabina de los pilotos, o los sistemas de entretenimiento de la cabina de pasajeros. El 787 está equipado con un sistema informático central que se fundamenta en los principios de arquitectura de sistemas abiertos. Esta arquitectura abierta permite ejecutar todas las funciones del software en una plataforma informática de servidor central mediante una interfaz normalizada de la industria. La arquitectura de sistemas abiertos del 787 permite a Boeing añadir componentes nuevos con toda facilidad, utilizando el software de instalación que integra el equipo nuevo en el sistema informático central del avión. El software es independiente del hardware central y puede ser desarrollado por terceras empresas utilizando la interfaz normalizada de la industria, para su integración en la plataforma informática del servidor sin modificar el hardware. Esto permite actualizar más fácilmente las funciones del avión a lo largo del tiempo y reduce también las exigencias de hardware.[3957]

14. Al hablar de tecnologías de "**diseño aerodinámico y estructural mejorado**" se hace referencia a distintos códigos de software para diseño informático (códigos de dinámica de fluidos computacional -CFD, Computational Fluid Dynamics- como TRANAIR y OVERFLOW, así como a herramientas de gestión del ciclo de vida del producto -PLM, Product Lifecycle Management- como CATIA) y a diversas mejoras específicas en cuanto a aerodinámica y estructura en las alas del 787. Los códigos CFD son programas informáticos que ayudan a los ingenieros aeronáuticos a comprender las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre el avión mediante la evaluación del campo de

---

agosto - 3 de septiembre de 1996, 124, CE - Prueba documental 821. Informe final CRAD, *Evaluation of All-Electric Secondary Power for Transport Aircraft*, Nº de informe MDC 91K0418, enero de 1992, CE - Prueba documental 822.

[3950] "*Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage*", publicación de Boeing *Point-to-Point*, junio de 2006, CE - Prueba documental 784.

[3951] Publicación de Boeing *Point to Point*, junio de 2006, volumen 1, número 4. CE - Prueba documental 784.

[3952] Hoja informativa *Boeing 787 Dreamliner Program*, CE - Prueba documental 340.

[3953] James Wallace. *"Introducing ... Boeing's electric 7E7", Seattle Post-Intelligencer*, 20 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 820.

[3954] Hoja informativa *Boeing 787 Dreamliner Program*, CE - Prueba documental 340.

[3955] "*Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage*", publicación de Boeing *Point-to-Point*, junio de 2006, CE - Prueba documental 784; Meryl Getline. *"Dreaming of a more pleasant flight", USA Today*, 9 de junio de 2006, CE - Prueba documental 824.

[3956] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 79.

[3957] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 63.

flujo que rodea a la nave. Gracias a los códigos CFD los ingenieros pueden simular de forma rápida y precisa la compleja circulación del aire alrededor de una aeronave, lo que permite optimizar el diseño aerodinámico de la aeronave sobre el papel y reducir al mínimo el número de ensayos necesarios en túnel de viento, ventajas que aceleran el proceso del diseño y reducen su coste. Los códigos CFD se utilizaron por primera vez para el diseño aerodinámico en la década de 1960[3958] y desde entonces han ido adquiriendo una importancia creciente en el proceso de diseño aerodinámico.[3959] La mayor parte de los códigos CFD se fundamentan en ecuaciones diferenciales en derivadas parciales, conocidas como ecuaciones de Navier-Stokes, que expresan las relaciones entre la velocidad, la presión, la temperatura y la densidad de un fluido en movimiento (tanto líquido como gas). Los códigos CFD incluyen habitualmente simplificaciones de estas ecuaciones para reducir la complejidad del cálculo. Un problema esencial de la dinámica de fluidos computacional es la representación discreta de los fluidos continuos para disponer de un modelo apto para la evaluación numérica. Esto se lleva a cabo normalmente dividiendo el espacio en cuestión en una malla o cuadrícula. El proceso de generación de esta malla ha supuesto tradicionalmente un cuello de botella del proceso completo de CFD.[3960] En el caso de análisis de flujo complejos, la generación de la cuadrícula es muy lenta y laboriosa.

15. Las Comunidades Europeas se centran en sus comunicaciones en dos códigos: TRANAIR y OVERFLOW. TRANAIR es un código CFD que permite la optimización multipunto del diseño. Esto significa que se puede optimizar el diseño de la aeronave para diversas condiciones de vuelo y se pueden armonizar los objetivos aerodinámicos con las limitaciones impuestas por las estructuras o por la propia fabricación, por ejemplo.[3961] OVERFLOW es un programa de cálculo de flujo en 3D mediante ecuaciones de Navier-Stokes. Puede servirse de un sistema de "croquis de malla superpuesta", mediante el cual se generan mallas alrededor de componentes individuales, como un ala o el fuselaje. A continuación, las distintas mallas se solapan y se combinan para generar un sistema de malla representativo de toda la nave.[3962] OVERFLOW fue desarrollado a principios de la década de 1990 por la NASA de forma independiente, no dentro de un contrato con Boeing ni con ninguna otra entidad.[3963] El programa se creó en el marco de una colaboración entre el Johnson Space Center y el Ames Research Center, ambos pertenecientes a la NASA.[3964]

[3958] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 143.

[3959] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 143; testimonio de Michael Garrett, director de prestaciones de aeronaves, Boeing Commercial Airplanes, ante el Comité del Senado de los Estados Unidos para el Comercio, la Ciencia y el Transporte, Subcomité de Tecnología, Innovación y Competitividad, 19 de julio de 2006, CE - Prueba documental 379, página 3.

[3960] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 150; "*Overflow code empowers computational fluid dynamics*", revista *Insights*, CE - Prueba documental 1346, página 2.

[3961] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 147 y 148; Calmar Research Corporation: TRANAIR++, Estados Unidos - Prueba documental 1235.

[3962] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 149-152; "*Overflow code empowers computational fluid dynamics*", revista *Insights*, CE - Prueba documental 1346.

[3963] Véase, por ejemplo, el artículo de la revista *Insights "Overflow code empowers computational fluid dynamics"*, CE - Prueba documental 1346, página 1, y *Affidavit of Douglas Ball*, Estados Unidos - Prueba documental 1257, párrafo 10.

[3964] "*Overflow code empowers computational fluid dynamics*", revista *Insights*, CE - Prueba documental 1346, página 1.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

16. Boeing utiliza el software CATIA en el proceso de fabricación y montaje del 787 en combinación con otro tipo de software, denominado conjuntamente herramientas de "Gestión del ciclo de vida del producto".[3965] Estas herramientas, tal como se usan en el 787, permiten diseñar, construir y probar de forma virtual cualquier aspecto del avión y de sus procesos de fabricación antes de proceder a la fabricación real.[3966] Boeing ha normalizado el uso del paquete de software CATIA como base de su proceso de diseño digital en toda la empresa, así como en todo su sistema mundial de socios y proveedores.[3967] Este sistema común permite una colaboración en tiempo real entre los ingenieros dispersos por todo el mundo, que pueden trabajar a partir de una copia digital del avión en 3D albergada en el servidor central de Boeing.[3968] Esto garantiza que todos los miembros del equipo de todo el mundo tienen acceso a los mismos datos de definición del producto al mismo tiempo, lo que evita los problemas que pueden surgir cuando existe la necesidad de traducir o intercambiar la información entre distintas herramientas de diseño asistido por ordenador.[3969] El uso de CATIA y otras herramientas informáticas relacionadas en toda la red mundial de Boeing ha reducido la probabilidad de que las piezas no encajen o de que se necesiten varias iteraciones en el proceso de fabricación cuando se envían los componentes de un avión a las instalaciones comunes de montaje.[3970]

17. Las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas a las mejoras estructurales y aerodinámicas específicas en las alas del 787 atañen a: i) el sistema de hipersustentación del 787; y ii) el uso por parte de Boeing de aerofrenos con actuación hidráulica en el 787. El sistema de hipersustentación de una aeronave consiste en los elementos del ala que se pueden extender en el borde de ataque o en el borde de fuga para aumentar la sustentación, como los flaps, las aletas hipersustentadoras, los flap-alerones y los alerones. El análisis CFD de los elementos hipersustentadores de un ala ha sido tradicionalmente difícil debido a la geometría tan compleja que los caracteriza.[3971] La dificultad estriba en la generación de la malla para modelar la circulación de fluidos sobre la configuración de hipersustentación. Los aerofrenos son unas pequeñas placas articuladas que sirven para frenar la aeronave, para hacerla descender o para que efectúe un movimiento basculante. Un aerofreno con actuación hidráulica es aquel que hace uso de la energía hidráulica para funcionar.

18. Al hablar de "**métodos de reducción de ruido**" se hace referencia a una serie de tecnologías para reducir el ruido producido por una aeronave que, en el caso del 787, supone el uso de perfiles de góndola en forma de dientes de sierra o *chevron*, sistema de insonorización sin juntas, aletas hipersustentadoras y flaps silenciosos, tren de aterrizaje silencioso, estructuras livianas y perfil aerodinámico mejorado. El ruido que genera una aeronave procede de cualquier elemento que

---

[3965] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 66. Boeing utiliza CATIA en combinación con DELMIA para el diseño de procesos de fabricación ligera, ENOVIA para fundamentar decisiones y para la gestión del ciclo de vida, y SMARTEAM.

[3966] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 66.

[3967] Véase, por ejemplo, *CRA International Report on IR&D and B&P*, CE - Prueba documental 5, página 40, y Beth Stackpole: *"Boeing's Brave New World of Product Development; The Global Collaboration Environment lets 787 Partners Design, Build and Test Components and Manufacturing Processes for the Aircraft Digitally, Prior to Physical Production"*, *Design News*, 4 de junio de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 317.

[3968] *"Boeing shares work, but guards its secrets", The Seattle Times*, CE - Prueba documental 1167.

[3969] Beth Stackpole: *"Boeing's Brave New World of Product Development; The Global Collaboration Environment lets 787 Partners Design, Build and Test Components and Manufacturing Processes for the Aircraft Digitally, Prior to Physical Production"*, *Design News*, 4 de junio de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 317.

[3970] Edward Cone. *"Boeing: New Jet, New Way of Doing Business", Eweek.com*, 25 de abril de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 318.

[3971] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 150.

produzca fluctuaciones de presión. En la mayor parte de los casos, se trata de algún tipo de distorsión del flujo o de régimen turbulento. El ruido que se aprecia desde tierra procede de dos fuentes: el motor y toda la estructura del fuselaje. Los elementos que contribuyen en mayor medida al ruido producido por la estructura son el tren de aterrizaje y los flaps.[3972] Durante el despegue, los motores son la fuente predominante de ruido, no tanto así la estructura, mientras que en el aterrizaje tanto los motores como la estructura contribuyen en gran medida al ruido total generado por la aeronave.[3973] Investigaciones de la NASA indican que cuando un reactor está en la trayectoria de aproximación, el aire que circula a gran velocidad alrededor de la compleja estructura del tren de aterrizaje desplegado puede producir tanto ruido como los motores.[3974] Los *chevron* son perfiles en zigzag o en diente de sierra que hay en el borde posterior de las góndolas de los motores[3975], cuyas puntas están ligeramente curvadas hacia el flujo y que reducen el componente del ruido del motor correspondiente al chorro.[3976] Estos perfiles angulosos reducen el ruido causado por el chorro, modificando la configuración de mezcla del aire que atraviesa el motor y que circula alrededor.[3977] El perfil anguloso mejora la mezcla de los gases de escape del motor con el aire que pasa a través y alrededor de la góndola, lo que reduce el ruido del escape que incide en la parte trasera del fuselaje, con el resultado de un despegue más silencioso.[3978] El término sistema de insonorización sin juntas hace referencia al revestimiento acústico de la admisión de la góndola. El borde de admisión de la góndola está fabricado habitualmente con un absorbente acústico. Este absorbente o revestimiento acústico es normalmente una lámina superficial perforada, bajo la cual hay un alma en panal que a su vez descansa sobre una lámina no porosa. El espesor del alma en panal y las propiedades de la lámina perforada superficial (por ejemplo, diámetro del orificio, espesor de la lámina, profundidad del alma) determinan las frecuencias de absorción de ruido; cuanto mayor espesor tenga la capa de revestimiento, menor será la frecuencia del sonido absorbido. Los flaps y aerofrenos silenciosos son elementos del sistema de hipersustentación de la aeronave. Los sistemas de hipersustentación aumentan la capacidad de sustentación del ala, lo que permite al avión despegar y aterrizar de forma segura y eficaz. El término tren de aterrizaje silencioso hace referencia a las tecnologías que reducen el ruido del tren de aterrizaje. El Grupo Especial entiende que la referencia de las Comunidades Europeas a las "estructuras livianas" alude a los materiales compuestos aplicados en todo el modelo 787[3979] y que al hablar de "prestaciones mejoradas del avión" están señalando que uno de los aspectos de las mejoras globales en las prestaciones del avión es la reducción del ruido, no que las prestaciones mejoradas del avión constituyan una tecnología específica de reducción de ruido que permite al 787 ser una aeronave más silenciosa.

[3972] William H. Herkes. *The Quiet Technology Demonstrator Program: Flight Validation of Airplane Noise-Reduction Concepts*, AIAA 2006-2720, 8-10 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 849.

[3973] Esto se debe en parte al hecho de que el tren de aterrizaje se recoge y los flaps solamente se despliegan en un ángulo reducido.

[3974] Resultados de *NASA Aircraft Noise Research*, CE - Prueba documental 390.

[3975] Una góndola de motor es la carcasa externa con perfil aerodinámico del motor de una aeronave.

[3976] El ruido del reactor se debe a la combinación turbulenta de chorros, cuyo mecanismo de generación es muy complejo. Estos perfiles angulosos reducen el ruido combinando correctamente los chorros. Una mezcla excesiva aumenta el ruido, mientras que una mezcla insuficiente no consigue reducir el ruido de forma apreciable. *"Hushing the roar", Aerospace America*, junio de 2006, CE - Prueba documental 1342.

[3977] *Boeing Team Working to Make Jetliners Quieter*, CE - Prueba documental 391.

[3978] *"Future Looks Quiet", Boeing Flight Test Journal*, 20 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 393.

[3979] Esta interpretación queda confirmada por una presentación de Boeing que fue comunicada por las Comunidades Europeas, en la que se indica que el empleo de materiales compuestos implica que el 787 es más ligero, por lo que necesita menos empuje y por consiguiente produce menor ruido; Larry Craig, *Boeing Noise Technology*, en *Los Angeles World Airports Community Noise Roundtable*, 13 de septiembre de 2006, CE - Prueba documental 1341.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

19. La expresión "**sistemas de gestión de estado de la aeronave**" hace referencia a los sistemas que permiten supervisar el estado de las distintas partes de una aeronave, entre ellas los sistemas de vuelo y ciertas estructuras, lo que reduce los costes de mantenimiento de las líneas aéreas.[3980] El 787 hará uso de esas tecnologías para supervisar los sistemas de vuelo, tales como los sistemas hidráulicos y los sistemas eléctricos de frenado.[3981] También se utilizarán tecnologías de supervisión de estado estructural, entre ellas sensores empotrados, para controlar el buen estado de la estructura en las proximidades de las puertas de carga y de los trenes de aterrizaje del 787.[3982] La información recogida por estos sensores será procesada mediante algoritmos matemáticos y redes neuronales.[3983] El sistema de gestión del estado del 787 incluye "nuevas tecnologías facilitadoras que convierten los datos de funcionamiento del avión en información y conocimientos aprovechables".[3984] Estas nuevas tecnologías instrumentales incluyen los "sensores incorporados en el 787 {que} supervisarán el comportamiento de las distintas secciones y enviarán advertencias si se produce algún fallo".[3985] Estos sensores también ayudarán a los pilotos a informar de problemas que detecten desde la cabina de mando.[3986] La información procedente de estos sensores se puede retransmitir a tierra vía satélite en tiempo real[3987], lo que permite a Boeing ofrecer una asistencia de mantenimiento inmediata a sus clientes de líneas aéreas y acortar los intervalos de las inspecciones programadas periódicas, si fuera necesario.[3988]

C. DISEÑO, FABRICACIÓN Y MONTAJE DEL 787

20. En esta sección del apéndice se ofrece información de referencia sobre el diseño y la fabricación del fuselaje de una aeronave, con objeto de facilitar la comprensión de los argumentos de las distintas partes concernientes al fuselaje de material compuesto del 787. Asimismo, se describe el proceso de construcción del 787, en concreto la subcontratación de ciertas funciones de diseño y fabricación a proveedores clave en todo el mundo, ya que la cuestión del desarrollo y fabricación del 787 es importante para comprender ciertos argumentos de la réplica de los Estados Unidos.

21. El fuselaje de un avión, ya sea de aluminio o de material compuesto, se construye alrededor de un esqueleto cilíndrico hueco, una especie de jaula tumbada de costado. El perímetro de esta jaula está conformado por unos aros finos denominados "cuadernas". Los "largueros", que están tendidos

---

[3980] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 110-113. Presentación Nº 20 de Boeing, CE - Prueba documental 854 (ICC), página 4.

[3981] Presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), página 8.

[3982] Presentación Nº 19 de Boeing, CE - Prueba documental 829 (ICC), página 5.

[3983] Presentación Nº 19 de Boeing, CE - Prueba documental 829 (ICC), páginas 1 y 2. Presentación Nº 20 de Boeing, CE - Prueba documental 854 (ICC), página 5. Boeing, *A golden opportunity to become a lower-cost carrier. Guaranteed. 787 Dreamliner, GoldCare,* CE - Prueba documental 855, página 3. Presentación Nº 19 de Boeing, CE - Prueba documental 829 (ICC), página 5. Presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), página 10.

[3984] *GoldCare - The 787 Revolution Now Revolutionizes Service*, sitio Web de Boeing, CE - Prueba documental 852.

[3985] Bryan Corliss. *"Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet*, 8 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 856. Bill Sweetman. "Boeing, Boeing, Gone?", *Aviation & Space*, mayo de 2004, CE - Prueba documental 857.

[3986] Bryan Corliss. *"Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet*, 8 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 856.

[3987] Bryan Corliss. *"Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet*, 8 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 856. Boeing, *A golden opportunity to become a lower-cost carrier. Guaranteed. 787 Dreamliner, GoldCare,* CE - Prueba documental 855, página 3.

[3988] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 113. *7E7 Dreamliner, Structural Health Management Technology Implementation on Commercial Airplanes*, sin fecha, CE - Prueba documental 829 (ICC), página 18.

en dirección longitudinal, en perpendicular a las cuadernas, proporcionan rigidez al conjunto.[3989] Cada cuaderna está provista de unas aberturas semicirculares que permiten montarla en perpendicular sobre los largueros.[3990] Para conformar el perfil exterior, suave y aerodinámico, este entramado se envuelve con un "revestimiento" que se sujeta a la parte exterior de la estructura. En la mayor parte de las secciones, el revestimiento tiene un espesor inferior a ¼" (6,35 mm).[3991] Se ha acostumbrado fabricar el fuselaje de una aeronave con varios paneles de gran tamaño, que se atornillan unos a otros para formar un cilindro. No obstante, para atornillar los paneles de material compuesto y poder colocar los pernos es necesario engrosar los bordes de dichos paneles, lo que aumenta el peso; además, las juntas y uniones sufren fatiga como las juntas y uniones de aluminio, lo que supone más intervenciones de mantenimiento.

22. El fuselaje del 787 se fabrica con secciones cilíndricas completas e integrales sin uniones, que se acoplan entre sí en el montaje final. Las secciones cilíndricas completas e integrales están hechas de un revestimiento de laminado sólido que se coloca alrededor de un esqueleto de cuadernas y largueros. La fabricación de las secciones cilíndricas integrales implica: i) el arrollado del material preimpregnado alrededor de un molde que tiene la forma de la superficie *interna* del fuselaje, que se denomina horma de perfil interior (Inside Mould Line, IML por sus siglas inglesas)[3992]; ii) la sujeción del molde interior envuelto en el material compuesto con hormas de perfil exterior (Outside Mould Line, OML por sus siglas inglesas), las cuales confieren la forma deseada al exterior del fuselaje de material compuesto, y la cobertura de toda esta estructura con bolsas de vacío para el curado; iii) el curado de las secciones del fuselaje en una sola pieza en un horno a presión; y iv) tras el curado, el plegado del molde interior y su extracción de la estructura de material compuesto, ya rigidizada.[3993]

23. Las cuadernas, los largueros y el revestimiento del 787 están hechos de materiales compuestos. Las cuadernas del fuselaje del 787 se han fabricado mediante una técnica de infusión de resina por inmersión (Bulk Resin Infused, BRI por sus siglas inglesas), que consiste en colocar la preforma de fibra de carbono seca en un lecho de resina en un único molde abierto. La infusión de la resina se produce al someter a vacío la fibra preformada y la resina, proceso durante el cual la resina se calienta e impregna la fibra preformada. Los largueros se construyen mediante un proceso de formado que hace uso de presión mecánica para modelar una pieza plana de material compuesto (la carga del larguero) dentro de un molde automatizado y móvil. A continuación, cada uno de esos largueros se conforma a la medida de su localización concreta en el fuselaje; los largueros del 787 que salen del molde se someten a un recorte final en una máquina herramienta multieje, donde se rebajan según el perfil deseado.[3994] El revestimiento de material compuesto se fabrica en procesos AFP a partir de material preimpregnado con fibras de módulo intermedio Toray T3900, un material de resina epoxi suministrado por la empresa japonesa Toray Industries, desarrollado originalmente y para el 777.[3995]

[3989] *"Boeing Bets Big On A Plastic Plane", Chicago Tribune*, 12 de enero de 2005, Estados Unidos - Prueba documental 310, página 3.

[3990] Tim Sommer y otros, *Composite Technologies*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 14 (ICC), páginas 30, 64-67.

[3991] *"Boeing Bets Big On A Plastic Plane", Chicago Tribune*, 12 de enero de 2005, Estados Unidos - Prueba documental 310, página 3.

[3992] Se trata de moldes interiores de gran tamaño, cilíndricos y plegables, con la forma de cada sección del fuselaje; *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 12.

[3993] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 12.

[3994] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 14.

[3995] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 49 y 57; *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 11. Según el empleado de Boeing Michael Bair, este material se desarrolló y homologó originalmente para la fabricación de aeronaves comerciales (es decir, para cumplir los requisitos pertinentes de resistencia mecánica y térmica, tenacidad y rigidez) en mayo de 1990.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

24. Boeing ha delegado la responsabilidad del diseño de detalle de los componentes del 787 en los proveedores y se ha centrado en la integración de los sistemas, los requisitos generales de gestión y el proceso de montaje. El 787 se monta fundamentalmente a partir de grandes estructuras secundarias diseñadas y fabricadas por otras empresas para Boeing. Hay una serie de proveedores que comparten los riesgos del programa del 787, asumen sus propios costes de desarrollo y fabricación y, en algunos casos, contribuyen con fondos al desarrollo general y a los costes de homologación. Los proveedores no estadounidenses, en especial los pertenecientes a la industria pesada japonesa y la empresa italiana Alenia, han jugado un importante papel en el programa del 787.[3996] Los informes de los analistas en 2007 estiman que los costes del desarrollo del 787 estarán entre los 7.000 y los 9.000 millones de dólares, de los cuales alrededor de la mitad corresponden a los proveedores corresponsables de los riesgos con Boeing.[3997] En concreto, tres grandes empresas japonesas, Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries y Fuji Heavy Industries, que actúan a través de la Japan Aircraft Development Corporation, codiseñan y fabrican aproximadamente un 35 por ciento del 787.[3998] Se sabe que el gobierno japonés ha concedido préstamos de hasta 2000 millones de dólares para financiar el proyecto de desarrollo.[3999] También se sabe que el gobierno italiano ha facilitado apoyo en infraestructuras al proveedor italiano corresponsable de riesgo Alenia Aeronautica.[4000] Se ha informado de que Boeing ha declarado que la capacidad de inversión de un socio, con la consiguiente reducción de coste inicial para Boeing que ello suponía, era uno de los principales criterios de selección de sus socios, tan importante como la calidad de su ingeniería y su capacidad técnica.[4001]

25. El acabado y el montaje de los conjuntos secundarios, y la integración de los sistemas se efectúan en Everett, Estado de Washington, Estados Unidos; muchos componentes se instalan previamente antes de ser entregados en Everett. Las alas de material compuesto del 787 las fabrica Mitsubishi Heavy Industries.[4002] Los estabilizadores horizontales los fabrica Alenia Aeronautica en Italia, y varias empresas están fabricando algunas piezas de secciones del fuselaje: Alenia en Italia; Vought de Charleston, Carolina del Sur; Kawasaki Heavy Industries y Fuji Heavy Industries de Japón; y Spirit Aerosystems de Wichita, Kansas.[4003] El tren de aterrizaje principal y el delantero los suministra la empresa francesa Messier-Dowty, las puertas de la sección de pasajeros las fabrica Latécoère en Francia, y las compuertas de carga, acceso y emergencia las hace Saab en Suecia.[4004] La plataforma integrada de aviónica la diseña y suministra Smiths/GE, mientras que los controles de vuelo y los demás sistemas de aviónica los suministran Honeywell y Rockwell-Collins.[4005]

[3996] Dominic Gates. *"Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated", The Seattle Times*, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 114.

[3997] R. Aboulafia. *Boeing 787 Dreamliner Program Briefing, World Military & Civil Aircraft Briefing*, Teal Group, febrero de 2007, CE - Prueba documental 1170.

[3998] *"Boeing shares work, but guards its secrets", The Seattle Times*, 15 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1167.

[3999] *"Boeing shares work, but guards its secrets", The Seattle Times*, 15 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1167.

[4000] *"Boeing shares work, but guards its secrets", The Seattle Times*, 15 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1167.

[4001] *"Boeing shares work, but guards its secrets", The Seattle Times*, 15 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 1167, donde se cita a Bob Noble, vicepresidente de Boeing responsable de los socios mundiales en los programas nuevos.

[4002] Dominic Gates. *"Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated", The Seattle Times*, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 114.

[4003] Dominic Gates. *"Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated", The Seattle Times*, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 114.

[4004] Dominic Gates. *"Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated", The Seattle Times*, 11 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 114.

[4005] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 64.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

D. ARGUMENTOS QUE ATAÑEN A LA RELACIÓN ENTRE LOS PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO AERONÁUTICOS Y EL DESARROLLO DE LAS TECNOLOGÍAS DEL 787 POR PARTE DE BOEING EN DETERMINADAS TECNOLOGÍAS

26. En esta sección del apéndice se exponen los argumentos específicos de las partes que atañen a la relación entre el trabajo efectuado por Boeing en el marco de las medidas para investigación y desarrollo aeronáuticos y el desarrollo de tecnologías por parte de Boeing en seis áreas tecnológicas concretas para su aplicación en el modelo 787.

1. Tecnologías relativas a los materiales compuestos, fundamentalmente para el diseño, el desarrollo y la fabricación del fuselaje y las alas del 787

a) Comunidades Europeas

27. Las Comunidades Europeas alegan que la NASA proporcionó financiación y apoyo a Boeing mediante varios contratos de investigación sobre materiales compuestos en el marco de sus programas Advanced Composites Technology, ACT, AST y R&T Básico.[4006] Además, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing tuvo la posibilidad de conocer tecnologías de materiales compuestos pertinentes para el material compuesto del fuselaje del 787 gracias a su participación en una serie de proyectos de los programas de RDT&E del DOD, tales como la Iniciativa de reducción del coste de la tecnología de fabricación de materiales compuestos (ManTech Composites Affordability Initiative), el proyecto de desarrollo de la Tecnología de Fabricación con fibras (ManTech Advanced Fiber Placement), el proyecto de fabricación con Fibras a Alta Velocidad del Programa de Ciencia y Tecnología de Doble Uso (DUS&T High Rate Fiber Placement), el programa de demostración sobre el fuselaje trasero V-22 (V-22 Aft Fuselage Demonstration) y el programa de desarrollo de prototipos del Avión de Caza de la Fuerza Conjunta (Joint Strike Fighter, JSF).[4007] Según las Comunidades Europeas, "*de no ser* por estos programas de investigación y desarrollo sobre materiales compuestos del Gobierno estadounidense, Boeing no hubiera adquirido la capacidad de construir y comprometer la entrega de un avión tan avanzado como el 787. Y tampoco habría clientes tan dispuestos a comprarlo".[4008]

28. Las Comunidades Europeas consideran que las siguientes características del fuselaje del 787 "resultan" del conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing gracias a su participación en los programas de investigación y desarrollo del Gobierno estadounidense:

a) fabricación de la sección delantera del fuselaje del 787 mediante el método de revestimiento multicintas automatizado (AFP), y de las secciones centrales del fuselaje mediante el método de encintado automatizado (ATL);

[4006] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 26: *NASA Contract NAS1-18889 regarding Research and Development in Advanced Technology Composite Aircraft Structures*, 12 de mayo del 1989, CE - Prueba documental 329; *NASA Contract NAS1-18954 regarding Advanced Composite Fabrication and Testing*, 29 de agosto de 1989, CE - Prueba documental 798; *NASA Contract NAS1-19349 regarding Structures and Materials Technology for Aircraft Composite Primary Structures*, 30 de septiembre de 1991, CE - Prueba documental 799; *NASA Contract NAS1-20553 regarding Technology Verification of Composite Primary Fuselage Structures for Commercial Transport Aircraft*, 25 de septiembre de 1995, CE - Prueba documental 334; *NASA Contract NAS1-99070 regarding Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles*, 25 de enero de 1999, CE - Prueba documental 800.

[4007] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 46.

[4008] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 22. Las cursivas figuran en el original.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

b) fabricación de todas las secciones del fuselaje del 787 como secciones cilíndricas integrales completas, en moldes giratorios colapsables de gran tamaño, y el diseño de los moldes con ranuras para los largueros de "curado simultáneo"[4009];

c) empleo de fibras trenzadas impregnadas de resina para fabricar las cuadernas, las cuales se atornillan a continuación al revestimiento del fuselaje; y

d) diseño de las aberturas de las cuadernas del fuselaje mediante el mismo proceso utilizado en los paneles del proyecto ATCAS[4010]

29. Las Comunidades Europeas consideran que las siguientes características de las alas de material compuesto del 787 resultan de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos subvencionados por el Gobierno estadounidense:

a) la decisión de Boeing de fabricar la caja del ala al completo (es decir, el revestimiento y los largueros y del ala) del 787 en materiales compuestos en forma de gran estructura de una sola pieza que, según las Comunidades Europeas, resulta fundamentalmente del conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing (y por McDonnell Douglas antes de su fusión con Boeing) en los programas ACT y AST de la NASA[4011];

b) la decisión de Boeing de utilizar técnicas ATL para la fabricación de la caja del ala que, según las Comunidades Europeas, resulta fundamentalmente del conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing (y por McDonnell Douglas antes de su fusión con Boeing) en los programas ACT y AST de la NASA, así como de la financiación para investigación, desarrollo, prueba y evaluación (RDT&E) del DOD, en una serie de programas de aviación militar.[4012]

30. Las Comunidades Europeas sostienen que la investigación subvencionada por el Gobierno estadounidense ayudó a Boeing a desarrollar algunas de las herramientas y técnicas de postprocesado que emplea para mecanizar las grandes piezas de material compuesto del 787. Sus alegaciones concretas son las siguientes:

a) las especificaciones de Boeing para la alineación y el taladrado de orificios en varias capas de materiales compuestos para sujetar las alas del 787 a su fuselaje fueron determinadas en un proyecto de investigación y desarrollo subvencionado por el DOD, que llevó a cabo Boeing para el programa B-2[4013];

b) Boeing hace uso de "herramientas de diamante policristalino" para taladrar sus piezas de material compuesto, similares a las herramientas giratorias con revestimiento de diamante que se estudiaron en el proyecto ATP del DOC, dedicado a las herramientas giratorias con revestimiento de diamante obtenido por deposición química con vapor

[4009] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 44.
[4010] *Joint Declaration by Dominik Wacht and Tim Sommer*, CE - Prueba documental 1336 (ICC), párrafo 23; Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 71.
[4011] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 56 y 57.
[4012] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 58 y 59. Entre los programas militares en cuestión se encuentran los de los aviones F-22, A-6, B-2 y JSF.
[4013] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 62.

(Chemical Vapor Deposition, CVD por sus siglas inglesas) para el mecanizado de materiales avanzados).[4014]

31. Según las Comunidades Europeas, gracias al conocimiento y la experiencia sobre técnicas avanzadas de inspección no destructiva (IND) que adquirió Boeing en los programas ACT, AST y R&T Básico de la NASA, así como a programas de RDT&E del DOD (Materiales, Materiales Avanzados para Sistemas de Armamento y Envejecimiento del Avión), Boeing ha desarrollado técnicas IND que emplea para detectar fallos en las piezas del fuselaje y las alas de material compuesto del 787 después del modelado y el curado.[4015]

32. En relación con la fabricación por parte de Boeing de diversas secciones del fuselaje del 787 mediante las técnicas AFP y ATL, las Comunidades Europeas alegan que Boeing estudió la aplicación de las técnicas AFP y ATL a la fabricación de grandes secciones del fuselaje en material compuesto en los programas de la NASA y del DOD, en concreto en el proyecto de estructuras de aeronaves en materiales compuestos de tecnología avanzada (ATCAS) del programa ACT de la NASA.[4016] Como se expone en el párrafo 7.1713 del informe, el programa ACT formal se desarrolló de 1989 hasta 1995. La financiación de la investigación en materiales compuestos avanzados en relación con la fabricación de fuselajes continuó desde el año 1996 al 2000, en el marco del proyecto "Materials and Structures" (Materiales y Estructuras) del programa R&T Básico de la NASA.[4017] Asimismo, las Comunidades Europeas alegan que el conocimiento y la experiencia sobre las técnicas AFP y ATL que adquirió Boeing gracias a su participación en una serie de programas de RDT&E del DOD, y lo que es más importante, en las iniciativas ManTech Composites Affordability (Iniciativa de reducción del costo de la tecnología de fabricación de materiales compuestos) y Advanced Fibre Placement (Tecnología avanzada de revestimiento multicintas), el proyecto DUS&T High Rate Fibre Placement (Fabricación con fibras a alta velocidad) del DOD, el programa V-22 Aft Fuselage Demonstration (Prueba del fuselaje trasero V-22) y el programa de desarrollo de prototipos del Joint Strike Fighter,

---

[4014] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 63. El corte de materiales compuestos es distinto del corte de metal, dado que los materiales compuestos no son homogéneos; la matriz tiene unas propiedades diferentes de las del refuerzo, que es más resistente y mucho más difícil de cortar. El empleo de técnicas convencionales de mecanizado para cortar materiales compuestos supone un mayor desgaste de la herramienta al tiempo que una importante generación de calor, lo que puede dañar el propio material compuesto; Robert B. Aronson. *"Cutting Composites", Manufacturing Engineering*, marzo de 2006, CE - Prueba documental 554, página 2.

[4015] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 63.

[4016] En un informe de contratista de la NASA de 1997, Boeing indica que el programa ATCAS se inició en 1989 como el contrato de la NASA número NAS1-18889, parte integrante de la iniciativa ACT auspiciada por la NASA. En el informe se describe la tarea 2 (Task 2) del contrato *Materials Development Omnibus Contract* (Contrato General para Desarrollo de Materiales, número NAS1-20013 de la NASA), adjudicado en 1993, como ampliación de los trabajos de ATCAS. En el informe se afirma que estos dos contratos trataban sobre las fases A y B, relativas a la selección del concepto y al desarrollo de la tecnología. Para verificar el empleo de esta tecnología a gran escala, se estableció un contrato adicional (contrato de la NASA número NAS1-20553, denominado Phase C); L.B. Ilcewicz y otros, *Advanced Technology Composite Fuselaje-Program Overview*, informe de contratista de la NASA Nº 4734, abril de 1997, CE - Prueba documental 808, párrafo 2-0. El señor Dominik Wacht, de Airbus, explica asimismo que los contratos de la NASA adjudicados a Boeing bajo el programa ACT se agruparon para constituir el programa ATCAS, del cual alega que estaba en línea con la investigación llevada a cabo por Boeing de forma independiente centrada en la introducción de materiales compuestos a gran escala en la aviación civil; Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 49.

[4017] Estimación presupuestaria de la NASA para ACT, ejercicios fiscales 1989-1997, CE - Prueba documental 321, ejercicio fiscal 1997, SAT 4-21.

JSF (Avión de caza de la Fuerza Conjunta), "probablemente contribuyeron a su decisión de emplear las técnicas AFP y ATL en la fabricación de las secciones del revestimiento del fuselaje del 787".[4018]

33. Las Comunidades Europeas mantienen que "el concepto de sección cilíndrica integral completa para las secciones del fuselaje del 787 procede también de la participación de Boeing en los programas de la NASA y del DOD".[4019] Las Comunidades Europeas reconocen que en el marco del contrato ATCAS Boeing diseñó, construyó y probó fuselajes que constan de cuatro secciones independientes de *paneles* (no secciones cilíndricas completas). No obstante, sostienen que la investigación llevada a cabo en el marco de ATCAS sirvió para marcar a Boeing el camino para llegar a una solución clave que aplicaría más tarde en el 787, en concreto, el concepto de fuselaje cilíndrico de material compuesto.[4020] Según las Comunidades Europeas, "en el largo camino de Boeing hacia un desarrollo satisfactorio del fuselaje cilíndrico integral de material compuesto, el proyecto ATCAS proporcionó a Boeing unos cimientos fundamentales en lo que respecta a conocimientos y técnicas, al hacer posible la consecución de hitos importantes en este proceso gradual y prolongado".[4021] Las Comunidades Europeas observan que en el marco de ATCAS Boeing emprendió varios estudios para fundamentar las ventajas de las secciones cilíndricas integrales.[4022] Las Comunidades Europeas afirman que existen, de hecho, una serie de razones por las que las secciones cilíndricas integrales son "más ventajosas" que las estructuras de paneles separados, "razones que Boeing probablemente llegó a conocer gracias a su experiencia en el programa ATCAS".[4023] Las Comunidades Europeas afirman, por lo tanto, que el conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing en el programa ATCAS "condujeron finalmente a la selección del concepto de cilindro integral con características de diseño particulares, como es la opción de largueros de curado simultáneo".[4024] En lo que respecta a la influencia de los programas militares del DOD en la decisión de Boeing de construir el fuselaje de material compuesto del 787 a partir de secciones cilíndricas integrales, las Comunidades Europeas argumentan que: i) Boeing adquirió conocimientos y experiencia sobre la fabricación con grandes moldes giratorios colapsables para las secciones cilíndricas integrales de fuselaje, gracias a su participación en los programas del V-22 y el JSF, y ii) que "mejoró" su capacidad de montaje final de las secciones cilíndricas integrales de material compuesto gracias al trabajo que efectuó en el marco del programa del V-22 en lo que atañe a la investigación y el diseño del montaje final de las secciones cilíndricas integrales del fuselaje trasero.[4025]

[4018] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 46.

[4019] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 47.

[4020] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 44.

[4021] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 44.

[4022] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 47.

[4023] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 48. Las Comunidades Europeas señalan como ventajas más importantes: i) el hecho de que los grandes cilindros de material compuesto permiten al fabricante reducir el número de piezas que integran el fuselaje, lo que disminuye de forma importante el coste y el tiempo de montaje; y ii) el uso de grandes cilindros de material compuesto ahorra aproximadamente 1.500 chapas de aluminio y entre 40.000 y 50.000 sujeciones, lo que implica que el proceso de fabricación es considerablemente menos complejo y, a su vez, reduce la necesidad de mano de obra. Las Comunidades Europeas indican que la propia empresa Boeing considera que esto se traduce directamente en menores tiempos de fabricación, de entre el 30 por ciento y el 40 por ciento inferiores; primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 48.

[4024] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 47. Las Comunidades Europeas argumentan que las subvenciones en cuestión para investigación y desarrollo aeronáuticos concedidas por el Gobierno estadounidense hicieron posible que Boeing finalizara en confianza el trabajo con un nivel aceptable de riesgo y de coste para la compañía; declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 44.

[4025] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 49 y 50.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

34. Las Comunidades Europeas mantienen que la decisión de Boeing de emplear técnicas de infusión de resina en fibras trenzadas para la fabricación de las cuadernas de material compuesto del fuselaje tiene su origen en los trabajos efectuados bajo el programa ACT de la NASA.[4026] En concreto, las Comunidades Europeas sostienen que la investigación llevada a cabo por Boeing sobre cuadernas fabricadas con infusión de resina en fibras trenzadas como parte de la construcción de un panel cimero de fuselaje en el marco del programa ATCAS, y su conclusión de que este era el medio más rentable de fabricación de las cuadernas, "muy posiblemente condujo a la decisión por parte de Boeing de emplear cuadernas fabricadas por infusión de resina en fibras trenzadas en el 787".[4027] Además, las Comunidades Europeas argumentan que la decisión de Boeing de atornillar las cuadernas de material compuesto del fuselaje, provistas de aberturas, al revestimiento del 787 también es fruto del conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing en el marco del programa ATCAS.[4028] Las Comunidades Europeas sostienen que el conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing a partir de los problemas que le planteó el uso de cuadernas pegadas en lugar de atornilladas en la fabricación del panel cimero del fuselaje en el programa ATCAS "condujo a su decisión final de utilizar cuadernas atornilladas provistas de aberturas en el 787".[4029] Según las Comunidades Europeas, Boeing pudo *optimizar* su diseño de aberturas gracias a sus trabajos dentro del programa ACT.[4030]

35. Por último, las Comunidades Europeas alegan que "los refuerzos de compuertas y ventanillas también se integraron directamente en el revestimiento en el programa ATCAS, como en las secciones cilíndricas del 787".[4031]

36. Las Comunidades Europeas argumentan que una serie de características técnicas de las alas de material compuesto del 787 proceden de la investigación y desarrollo efectuados en los programas ACT y AST de la NASA (en concreto los proyectos de estructuras primarias innovadoras de materiales compuestos (ICAPS) y materiales compuestos de estos programas [4032]), así como en los programas de RDT&E del DOD.[4033] Las Comunidades Europeas observan que McDonnell Douglas probó una semiala de material compuesto avanzado en el marco del proyecto de estudio de alas de material compuesto del programa AST.[4034] La técnica empleada para fabricar la semiala de material compuesto probada en dicho proyecto del programa AST era el cosido/infusión en película de resina (S/RFI)[4035], mientras que Boeing empleó la tecnología ATL para construir las alas de material compuesto del 787. Las Comunidades Europeas argumentan que, aunque Boeing y McDonnell Douglas emplearon técnicas de S/RFI para fabricar la semiala de material compuesto en el

[4026] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 53.
[4027] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 53.
[4028] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 54.
[4029] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 54.
[4030] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 54.
[4031] *Joint Declaration by Dominik Wacht and Tim Sommer*, CE - Prueba documental 1336 (ICC), párrafo 23; Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 71.
[4032] El elemento ICAPS del programa ACT se formalizó como el contrato de la NASA Nº NAS1-18862 con McDonnell Douglas, para el estudio de estructuras primarias innovadoras de material compuesto, del 31 de marzo de 1989, CE - Prueba documental 331. Cuando el programa ACT concluyó prematuramente en 1995, la financiación para la investigación sobre materiales compuestos avanzados relativa a las alas de material compuesto se prolongó hasta el ejercicio fiscal 1999 dentro del programa AST; estimaciones presupuestarias de la NASA para el AST, ejercicios fiscales 1989-1997, CE - Prueba documental 357, ejercicio fiscal 1996, SAT 4-42.
[4033] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 56.
[4034] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 57.
[4035] Michael Karal. *AST Composite Wing Program - Executive Summary*, NASA/CR-2001-210650, marzo de 2001, CE - Prueba documental 819, página 1. En este proceso se cose el material seco previamente tejido a los componentes del ala como los largueros y sus tapas, y a continuación se infunde la resina antes de proceder al curado en el autoclave.

programa AST, "esta experiencia llevó a Boeing a su diseño definitivo de la caja del ala del 787 en material compuesto y a su decisión de emplear la técnica ATL para fabricar los componentes de la caja del ala del 787".[4036]

37. Las Comunidades Europeas aducen que la investigación subvencionada por el Gobierno estadounidense ayudó a Boeing a desarrollar algunas de las herramientas y técnicas de postprocesado que emplea para mecanizar las grandes piezas de material compuesto del 787. En particular, alegan que: i) las especificaciones de Boeing para la alineación y el taladrado de orificios en varias capas de materiales compuestos para sujetar las alas del 787 a su fuselaje, resultan del programa de investigación y desarrollo subvencionado por el DOD que llevó a cabo Boeing para el programa del B-2[4037]; ii) que Boeing hace uso de "herramientas de diamante policristalino" para taladrar sus piezas de material compuesto, similares a las herramientas giratorias con revestimiento de diamante que se estudiaron en el proyecto ATP del DOC, *CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Materials* (Herramientas Giratorias con Revestimiento de Diamante por CVD para el Mecanizado de Materiales Avanzados)[4038]; y que, gracias al conocimiento y la experiencia sobre técnicas IND avanzadas que adquirió Boeing en los programas ACT, AST y R&T Básico de la NASA, y en varios proyectos RDT&E del DOD (Materiales, Materiales Avanzados para Sistemas de Armamento y Envejecimiento del Avión), Boeing ha desarrollado técnicas de IND que emplea para detectar fallos en las piezas del fuselaje y las alas de material compuesto del 787 después del modelado y el curado.[4039]

b) Estados Unidos

38. Los Estados Unidos argumentan que, aunque las Comunidades Europeas han pretendido apoyar su teoría de causalidad por "efectos tecnológicos" resaltando las similitudes entre la investigación realizada dentro de los programas de investigación y desarrollo de la NASA y del DOD, y la tecnología aplicada en el 787, para la mayor parte de los programas que se cuestionan, las Comunidades Europeas "ni siquiera encuentran indicios de relación con el 787".[4040] Los Estados Unidos argumentan que, incluso en lo que respecta al programa de investigación y desarrollo de la NASA, que según las Comunidades Europeas posee la mayor relación con el 787 (el programa ATCAS - Estructuras de Aeronaves en Materiales Compuestos de Tecnología Avanzada), la mayor parte de las tecnologías estudiadas en dicho programa difieren de forma fundamental de las tecnologías aplicadas en el 787.[4041]

39. Según los Estados Unidos, el concepto genérico de tecnología que estudió Boeing dentro del contrato ATCAS atañe a una sección de fuselaje en paneles, lo que desde un punto de vista tecnológico difiere de forma fundamental de las secciones cilíndricas integrales sin uniones que Boeing ha desarrollado para el 787.[4042] Además, los Estados Unidos mantienen que los hallazgos tecnológicos clave (aunque limitados) del programa ATCAS eran ampliamente conocidos por los ingenieros aeroespaciales mucho antes de que Boeing comenzara su diseño del 787.[4043] Respecto a la relación específica entre el conocimiento y las tecnologías adquiridas en el programa ATCAS y las

[4036] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 52.
[4037] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 62.
[4038] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 63.
[4039] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 63.
[4040] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.
[4041] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.
[4042] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 24.
[4043] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 25.

tecnologías que se aplicaron al 787, los Estados Unidos argumentan lo siguiente: i) que dentro del contrato ATCAS, Boeing solamente recibió 26 millones de dólares; ii) que la investigación llevada a cabo dentro del contrato ATCAS (tal como ha reconocido el señor Wacht de Airbus) no estaba relacionada con un fuselaje cilíndrico integral, sino con secciones de fuselaje divididas en cuatro sectores; iii) que tres secciones del concepto de fuselaje en paneles estudiado dentro del proyecto ATCAS eran de estructura combinada de panal reforzado, un concepto que es muy distinto del de laminado sólido aplicado en el 787; y iv) que el único panel de laminado macizo y curado simultáneo estudiado en el proyecto ATCAS similar al del fuselaje del 787 (el panel cimero de ATCAS), no se fabricó de la misma forma que las secciones del 787.[4044]

40. Según los Estados Unidos, dadas las obvias diferencias existentes entre la tecnología ATCAS y la del 787, la única similitud entre las tecnologías desarrolladas dentro del programa ATCAS y aquellas aplicadas al 787 es el tipo de larguero superior cocurado que se emplea tanto para el panel cimero ATCAS como en el fuselaje del 787. No obstante, los Estados Unidos sostienen que existen importantes diferencias en la formación del larguero, en los métodos de curado simultáneo y en los requisitos de carga. En concreto, los Estados Unidos alegan que en el proyecto ATCAS sólo se estudiaron secciones de panel con largueros de espesor constante, mientras que Boeing ideó y diseño métodos para fabricar largueros de múltiples espesores para adaptarlos a las distintas cargas que se presentan a lo largo de todo el fuselaje de material compuesto del 787.[4045]

41. Los Estados Unidos niegan que el ala de material compuesto desarrollada por Boeing para el 787 sea de alguna manera el resultado de la investigación llevada a cabo por Boeing y McDonnell Douglas dentro de los programas de investigación y desarrollo de la NASA. Los Estados Unidos sostienen que el ámbito de la investigación sobre el ala de material compuesto de la NASA era muy limitado, puesto que se centraba en cuestiones estructurales, y no resolvía por completo la integración de los sistemas en lo que se refiere a bombas y sensores, ni en cuanto a los sistemas eléctricos y térmicos necesarios para el diseño de una aeronave comercial. Igualmente, los Estados Unidos hacen notar que el ala de material compuesto diseñada y probada en el proyecto ICAPS del programa ACT de la NASA y más tarde dentro del programa AST Composite Wing (Ala de Material Compuesto) de la NASA hacía uso de técnicas de cosido e infusión de resina que no fueron comercializadas por Boeing ni McDonnell Douglas, ya que las alas de material compuesto del 787 se fabrican con tecnología ATL.[4046] Además, los Estados Unidos alegan que Boeing dio a conocer todas las enseñanzas de interés adquiridas en el proyecto sobre el ala de material compuesto de la NASA, a empleados de BAE Systems durante una visita de éstos, y al Departamento Británico de Comercio e Industria (Department of Trade and Industry, DTI por sus siglas inglesas) en el año 1996, lo que dio

---

[4044] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 21. Más concretamente, los Estados Unidos explican que el panel cimero ATCAS se construyó en forma de sección independiente con una horma de perfil exterior (OML) y contramoldes de perfil interior (IML) para curar conjuntamente el revestimiento y los largueros, mientras que el fuselaje del 787, por el contrario, se construye de una sola pieza maciza de material compuesto, que se fabrica y se cura alrededor de unos enormes moldes de secciones múltiples que constituyen las herramientas IML (diseñados por suministradores de Boeing) con contramoldes OML.

[4045] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 330; los ingenieros Sommer y Wacht de Airbus han respondido que el hecho de que el fuselaje del 787 haga uso de largueros de espesores distintos, y no de los largueros de espesor constante desarrollados en ATCAS, es irrelevante. Afirman que la estructura ATCAS permitió establecer unos datos de diseño básicos que servían para el diseño de secciones reales del fuselaje de aeronaves, en las cuales los espesores de los largueros y los paneles se podían adaptar a los requisitos reales de carga de cada sección del fuselaje. Según los señores Sommer y Wacht, los datos de diseño establecidos durante las pruebas de las secciones de panel ATCAS *permiten* esta adaptación; *Joint Declaration by Dominik Wacht and Tim Sommer*, CE - Prueba documental 1336 (ICC), párrafo 23, nota 44.

[4046] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 63; y *Affidavit of Branko Sarh*, Estados Unidos - Prueba documental 1254, párrafo 13.

lugar a que el DTI comenzase un proyecto de ala de carbono (en el que participó Airbus), haciendo uso de un concepto de cosido muy similar en el diseño y la fabricación.[4047]

42. En lo que atañe a las alegaciones de las Comunidades Europeas relativas a los procesos y herramientas de fabricación para materiales compuestos, los Estados Unidos aducen que los procesos de mantenimiento y reparación de materiales compuestos para el 787 se fundamentan en los desarrollados para las estructuras de material compuesto del 777, y que su desarrollo fue previo a los trabajos realizados en el marco del contrato ATCAS.[4048] Según los Estados Unidos, la selección de materiales del 777 (y más tarde del 787) precisó del desarrollo de un concepto de reparaciones adaptado especialmente a este material. Asimismo, los Estados Unidos sostienen que los conceptos de reparación en general son ampliamente conocidos y relativamente homogéneos en toda la industria aeroespacial, dado que las líneas aéreas propietarias de aviones construidos por más de un fabricante deben ser capaces de mantener y reparar con eficacia toda su flota. En lo que respecta a esta cuestión, los Estados Unidos afirman que la "familiaridad" de las técnicas de reparación por atornillado seleccionadas para el 777 y el 787, que es una característica apreciada por las líneas aéreas, resulta el uso de esas técnicas en las estructuras metálicas, no de estudios efectuados con las líneas aéreas dentro del contrato ATCAS.[4049]

43. En lo que respecta a la relación con la investigación y desarrollo aeronáuticos financiados por el DOD, los Estados Unidos argumentan que las tecnologías militares no están enfocadas al diseño y la fabricación de aeronaves civiles, y que, en cualquier caso, es política de Boeing no emplear tecnologías de defensa controladas por la normativa estadounidense sobre el tráfico internacional de armas (International Traffic in Arms Regulations, ITAR por sus siglas inglesas), en el 787.[4050]

2. Arquitectura de sistemas *More Electric*

a) Comunidades Europeas

44. Las Comunidades Europeas argumentan que el conocimiento, la experiencia y la confianza adquiridos por Boeing en: i) el programa AST de la NASA, en particular, en el subproyecto Power-by-Wire, PBW (Sistema de Mando por Electricidad), del proyecto Fly-by-Light/Power-by-Wire, FBL/PBW (Sistema de Transmisión por Fibra Óptica/Sistema de Mando por Electricidad), de este programa; y ii) en los programas Aerospace Propulsion and Power Technology (Tecnología de Potencia y Propulsión Aeroespacial), y Dual Use Science and Technology (Ciencia y Tecnología de Doble Uso) dentro del programa de RDT&E del DOD, permitieron a Boeing desarrollar y aplicar muchos sistemas *More Electric* en el 787, aunque manteniendo ciertos sistemas hidráulicos eficaces. Las Comunidades Europeas argumentan que sin esta arquitectura *More Electric*, Boeing no hubiera sido capaz de obtener las ventajas de eficacia y reducción de costes de explotación que garantiza ahora a los propietarios de los 787, factores que han contribuido en gran medida al éxito comercial de este avión.[4051] Las Comunidades Europeas argumentan que, además de cualquier aplicación directa de las tecnologías *More Electric* financiadas por el Gobierno de los Estados Unidos en el 787, el desarrollo por parte de Boeing de la arquitectura *More Electric* final del 787 "se benefició seguramente del conocimiento, la experiencia y la confianza adquiridos en el marco de dichos programas".[4052]

[4047] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 55.
[4048] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 19.
[4049] *Affidavit of Alan Miller*, Estados Unidos - Prueba documental 1258, párrafo 20.
[4050] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 163-176 y 951-953; *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 5, 23-32; y segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 55-59.
[4051] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 77.
[4052] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 77.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

45. En lo que atañe al proyecto FBL/PBW del programa AST, las Comunidades Europeas argumentan que McDonnell Douglas adquirió conocimientos y experiencia relativos a las características y los requisitos del sistema de potencia en un contrato de la NASA, mediante el diseño, fabricación, ensayo y prueba de las arquitecturas de gestión y distribución de potencia, de los actuadores eléctricos y de los arrancadores/generadores.[4053] Las Comunidades Europeas argumentan que este conocimiento y experiencia facilitaron a Boeing el diseño y el desarrollo de la arquitectura *More Electric* del 787, en particular en lo concerniente a la capacidad del Boeing de incluir componentes del tipo *More Electric* en el 787. Según las Comunidades Europeas, las capacidades de integración de Boeing se beneficiaron con toda probabilidad del conocimiento y de la experiencia que adquirió McDonnell Douglas dentro del programa AST en lo que atañe a diseño de los actuadores de vuelo.[4054] Además, las Comunidades Europeas afirman que **[***]**, el 787 utilizará actuadores electromecánicos similares a los estudiados y desarrollados por McDonnell Douglas a raíz de su contrato PBW.[4055]

46. Las Comunidades Europeas argumentan que una serie de aspectos específicos de la arquitectura *More Electric* del 787 proceden del conocimiento y la experiencia adquiridos por Boeing en la investigación de doble uso que realizó en los programas Aerospace Propulsion and Power Technology (Tecnología de Potencia y Propulsión Aeroespacial), y Dual Use Science and Technology (Ciencia y Tecnología de Doble Uso), que se enmarcan en el programa de RDT&E del DOD. A este respecto, las Comunidades Europeas argumentan en primer lugar que el empleo de frenos eléctricos por parte de Boeing en el 787 procede directamente de su "experiencia militar previa".[4056] Según las Comunidades Europeas, adquirió esta experiencia en parte en los trabajos que McDonnell Douglas llevó a cabo a raíz del contrato de 1992 con las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos sobre la tecnología Electrically Actuated Brake System, ELABRAT (Sistema de Frenos Eléctricos).[4057] En segundo lugar, las Comunidades Europeas argumentan que la decisión de Boeing de mantener y mejorar ciertos sistemas hidráulicos, para hacer del 787 un avión *More Electric* (no *All Electric*), resulta también directamente de su investigación de doble uso sobre aviones militares subvencionada por el DOD. Las Comunidades Europeas explican que en el 787 se mantiene la actuación hidráulica en cierta medida, pero con la innovación del uso de una presión de funcionamiento de 5.000 psi (345 bar), en oposición a los 3.000 psi (207 bar) de otras grandes aeronaves comerciales de Boeing anteriores, como el 777[4058] y aducen que se trata precisamente del mismo concepto estudiado, desarrollado y aplicado por Boeing en su avión de prueba JSF financiado por el DOD. Las Comunidades Europeas indican que, a diferencia de Lockheed Martin, que hizo uso de actuadores

---

[4053] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 71; contrato de la NASA Nº NAS3-27018 con McDonnell Douglas Aerospace, *Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, 29 de septiembre de 1993, C-5, CE - Prueba documental 826. *Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, CE - Prueba documental 366.

[4054] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 71. Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 105 y 106; presentación Nº 16 de Boeing, CE - Prueba documental 807 (ICC), página 3; *Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, CE - Prueba documental 366.

[4055] *Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport*, CE - Prueba documental 366.

[4056] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 75; presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), páginas 5-7.

[4057] Contrato de la Fuerza Aérea Nº F33615-92-C-3406 con McDonnell Douglas Corporation *Electrically Actuated Brake System, ELABRAT*, 29 de septiembre de 1992, CE - Prueba documental 827; presentación Nº 16 de Boeing, CE - Prueba documental 807 (ICC), página 9; presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), página 9.

[4058] Presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), páginas 5-7; presentación Nº 16 de Boeing, CE - Prueba documental 807 (ICC), páginas 6-8; presentación Nº 18 de Boeing, CE - Prueba documental 823 (ICC), página 3.

electrohidrostáticos en su concepto de JSF, Boeing empleó un sistema hidráulico a 5000 psi (345 bar) porque "los sistemas hidráulicos modernos a 5000 psi (345 bar) son más ventajosos que los actuadores electrohidrostáticos en lo que concierne a coste, peso y compatibilidad".[4059]

b) Estados Unidos

47. Los Estados Unidos arguyen que la decisión de Boeing de usar una arquitectura *More Electric* en el 787 fue posible gracias a una innovación esencial del diseño que consiguieron tanto Boeing como sus proveedores.[4060] Según los Estados Unidos, gracias al empleo de grandes generadores de arranque suministrados por Hamilton Sundstrand, Boeing y sus proveedores han podido diseñar sistemas no neumáticos eficientes en lo que concierne a combustible y energía, para accionar el sistema de descongelación, el sistema de climatización y los frenos eléctricos del avión.[4061] Los Estados Unidos argumentan que los avances más importantes en lo que respecta a la tecnología *More Electric* del 787 son el sistema de control de las condiciones ambientales (por ejemplo, la climatización), que no hace uso de toma de aire en los reactores, suministrado por Hamilton Sundstrand, y el sistema anticongelación/descongelación, suministrado por Ultra Electronics Holdings y GKN Aerospace.[4062] Además, los Estados Unidos hacen notar que Smiths suministra los actuadores electromecánicos empleados en los aerofrenos, Moog suministra el sistema primario de mando de vuelo (tanto los elementos hidráulicos como los eléctricos), y Goodrich y Messier-Bugatti suministran los frenos eléctricos.[4063] Y lo que es más, según los Estados Unidos, todas estas empresas suministran sistemas similares a Airbus.

48. Los Estados Unidos sostienen que las innovaciones en cuanto a tecnología de motores eléctricos que son claves en una aeronave *More Electric* tienen su origen, en gran parte, en la creciente demanda de muy diversos sectores industriales, y que tanto Boeing como Airbus se benefician de inversiones en tecnología del orden de miles de millones de dólares en otras aplicaciones, como los vehículos híbridos y los trenes eléctricos, así como la generación eléctrica y los métodos de distribución eficientes para electricidad comercial y doméstica.[4064]

49. Los Estados Unidos mantienen que el cambio de Boeing a los sistemas *More Electric* también ha venido impulsado por otra innovación clave de uno de sus proveedores, en concreto, los motores *sin toma de aire* de GE y Rolls Royce.[4065] Los Estados Unidos afirman que esta nueva tecnología de motores supone al menos un tercio del aumento de la eficacia en costes de explotación del 787, y que Airbus se beneficiará de la experiencia en motores que adquieran los proveedores del 787, ya que precisamente ha seleccionado a la empresa Rolls Royce para el suministro de los modelos de motor Trent XWB para el A350XWB.[4066]

50. En lo que respecta a las alegaciones de las Comunidades Europeas, en el sentido de que Boeing adquirió conocimiento y experiencia gracias al trabajo de McDonnell Douglas en el

---

[4059] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 76; James W. Ramsey. *"Power-by-Wire", Avionics Magazine*, 1º de mayo de 2001, CE - Prueba documental 828.

[4060] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941.

[4061] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941; *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 53; Joseph Ogando. *Boeing's 'More Electric' 787 Dreamliner Spurs Engine Evolution*, Estados Unidos - Prueba documental 314.

[4062] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 58.

[4063] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 58.

[4064] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 59; Joseph Ogando. *Boeing's 'More Electric' 787 Dreamliner Spurs Engine Evolution*, Estados Unidos - Prueba documental 314.

[4065] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941; *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 58.

[4066] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941; *Fully Optimised for the Airbus A350XWB family*, Rolls-Royce.com, Estados Unidos - Prueba documental 316.

proyecto FBL/PBW del programa AST, los Estados Unidos afirman que el subproyecto FBL/PBW concluyó sin que se hubiera determinado o probado ninguna tecnología nueva para sistemas avanzados de distribución y gestión energética, y que, en cualquier caso, los controles de vuelo desarrollados por Boeing para el 787 no son como los de la tecnología de actuación electrónica que se previó originalmente dentro del programa concluido.[4067] En cuanto al empleo por parte de Boeing del sistema hidráulico a 5000 psi (345 bar), concepto que las Comunidades Europeas alegan que es idéntico al estudiado, desarrollado y empleado por Boeing en su avión de prueba JSF con financiación del DOD, los Estados Unidos afirman que el primer sistema hidráulico a 5000 psi (345 bar) empleado en la aviación comercial lo diseñó la empresa Eaton para el Airbus A380.[4068]

3. Arquitectura de sistema abierto

a) Comunidades Europeas

51. Las Comunidades Europeas argumentan que la arquitectura de sistema abierto del 787 se benefició con toda probabilidad del conocimiento y la experiencia obtenidos por McDonnell Douglas a raíz del contrato de 1996 dentro del programa *VMS Integrated Technology for Affordable Life Cycle Cost*, VITAL (Tecnología Integrada en el sistema de gestión de la aeronave para reducir el costo del ciclo de vida) del *Technology Reinvestment Proyect* (Proyecto de reinversión tecnológica del DOD. Las Comunidades Europeas indican que los trabajos realizados en el marco de este contrato tenían como objetivo reducir el costo del ciclo de vida (*Life Cycle Cost*, LCC por sus siglas inglesas) de los aviones actuales y futuros, tanto militares como *comerciales*, desarrollando los elementos necesarios para un sistema de gestión de la aeronave (*Vehicle Management System*, VMS por sus siglas inglesas), abierto y asequible. Las Comunidades Europeas indican que en la ejecución de este contrato McDonnell Douglas "definió especificaciones genéricas de arquitectura abierta del VMS", trabajó en normas de interfaz y pudo comprobar la viabilidad de conexión de sistemas "listos para funcionar" (*plug and play*).[4069] Las Comunidades Europeas argumentan que estos son elementos clave de la arquitectura de sistema abierto del 787.[4070] Las Comunidades Europeas hacen notar que en el contrato se estipula que "el equipo VITAL llevará a cabo un programa de investigación y desarrollo cuyo objetivo es *desarrollar y perfeccionar* tecnologías económicamente asequibles para el sistema de gestión de la aeronave ... El objetivo principal de este acuerdo es que el equipo VITAL realice *el mayor esfuerzo investigador posible para el apoyo y estímulo de una investigación avanzada y el desarrollo de tecnologías,* y no la adquisición de propiedades o servicios para el uso o beneficio directo del Gobierno".[4071]

52. Las Comunidades Europeas argumentan también que la arquitectura de sistema abierto del 787 se benefició probablemente de la investigación de doble uso que llevó a cabo Boeing a raíz del programa JSF. Las Comunidades Europeas explican que la arquitectura de sistema abierto era de hecho una prioridad del programa JSF desde el principio, y que Boeing implantó con éxito una arquitectura de sistema abierto en su diseño JSF.[4072] Las Comunidades Europeas afirman que Boeing

---

[4067] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 62.

[4068] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 61.

[4069] Contrato de la Marina Estadounidense Nº N00019-96-H-0118 con McDonnell Douglas Corporation, declaración de trabajos, CE - Prueba documental 830, páginas 1 y 2.

[4070] Presentación Nº 3 de Boeing, CE - Prueba documental 353 (ICC), página 13; "*Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage*", publicación de Boeing *Point-to-Point*, junio de 2006, CE - Prueba documental 784.

[4071] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 184. Contrato de la Marina Estadounidense Nº N00019-96-H-0118 con McDonnell Douglas Corporation, 15 de mayo de 1996, CE - Prueba documental 830, página 3. Sin cursivas en el original.

[4072] *JSF X-32 and X-35, International Air Power Review*, volumen 1, 2001, CE - Prueba documental 455, páginas 60 y 61; John D. Morocco. *"Admiral Believes Navy JAST Also Could Fill USAF*

estudió la integración de la electrónica aeronáutica o aviónica en un procesador central de arquitectura abierta, en el marco del programa de desarrollo JSF financiado por el DOD, y que esta experiencia probablemente contribuyó a su capacidad para emplear una arquitectura de sistema abierto en el 787.[4073] Con base en la declaración de un empleado de Boeing en un comunicado de prensa, las Comunidades Europeas afirman que Boeing *no hubiese progresado tanto en muchos de sus programas* sin la experiencia adquirida en el programa JSF, y sin las diversas tecnologías y procesos desarrollados y validados dentro de él, tal como la arquitectura de sistema abierto.[4074]

53. Para concluir, en respuesta al argumento de los Estados Unidos acerca de la adquisición de componentes de diversos proveedores, las Comunidades Europeas argumentan que Boeing conserva la responsabilidad de la integración general del núcleo común de arquitectura de sistema abierto del 787.[4075]

b) Estados Unidos

54. Los Estados Unidos argumentan que la arquitectura de sistema abierto del 787 se fundamenta en la decisión por parte de Boeing de confiar en la experiencia técnica de sus proveedores para identificar los mejores sistemas posibles para la aeronave. Los Estados Unidos apuntan que el núcleo común de este sistema, una red de datos integrada y común que controla los sistemas de la aeronave, es una aportación de Smiths/GE en asociación con Rockwell Collins y Honeywell. Según los Estados Unidos, el sistema de fibra óptica Ethernet que se usa para el procesamiento central del 787 no solamente está disponible en el mercado, sino que Rockwell Collins ha diseñado una versión para el sistema *Integrated Modular Avionics* (Sistema de Aviónica Modular Integrado) del A380, una red de datos construida sobre varios ordenadores independientes y no sobre un procesador central.[4076] Para concluir, los Estados Unidos afirman que los módulos de extensión de software (*plug in*) se encuentran disponibles en el mercado, tales como la pantalla auxiliar de vuelo integrada que suministra Thales y los sistemas electrónicos de control de vuelo que suministra Honeywell.[4077]

4. Diseño estructural y aerodinámico mejorado

a) Comunidades Europeas

55. Las Comunidades Europeas argumentan que, gracias a su participación en cuatro programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA, Boeing *utilizó* y *mejoró* los códigos CFD, en particular OVERFLOW y TRANAIR; se trata de los siguientes proyectos: *High Performance Computing and Communications*, HPCC (Computación y Comunicaciones de Altas Prestaciones, proyecto CAS), Advanced Subsonic Tecnologies, AST (proyecto IWD) y High Speed Research, HSR y R&T Básico. Más concretamente, las Comunidades Europeas argumentan que, dentro del proyecto CAS, que era una parte del programa HPCC, se mejoró el código CFD OVERFLOW,

---

Need", Aviation Week and Space Technology, 24 de abril de 1995, CE - Prueba documental 831, página 22; *Air Power for the 21st Century*, foto publicada por Boeing, 25 de febrero de 2000, CE - Prueba documental 832.

[4073] *Boeing Demonstrates JSF Avionics Multi-Sensor Fusion*, nota de prensa de Boeing, 9 de mayo de 2000, CE - Prueba documental 833.

[4074] William Cole. *"The value of lessons learned", Boeing Frontiers Online*, diciembre de 2003/enero de 2004, donde se cita a Frank Statkus, anterior administrador del programa JSF, CE - Prueba documental 464. Sin cursivas en el original.

[4075] *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafo 21, donde se cita el artículo "*Boeing 787: Integration's Next Step*", *Avionics Magazine*, 1º de junio de 2005.

[4076] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941, donde se cita el artículo de James W. Ramsey. *"Integrated Modular Avionics: Less is More", Avionics Magazine*, 1º de febrero de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 321.

[4077] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 94. *Bair Affidavit*, párrafo 64.

originalmente desarrollado por la NASA.[4078] TRANAIR fue desarrollado por Boeing dentro de un contrato anterior a la realización de los programas de investigación y desarrollo de la NASA que están en litigio en esta diferencia. Por lo tanto, los argumentos de las Comunidades Europeas se centran en las contribuciones al diseño del 787 que proceden de los contratos de la NASA dentro de los cuales se mejoró el código TRANAIR.

56. Según las Comunidades Europeas, la investigación llevada a cabo en el proyecto IWD (programa AST) tuvo como resultado la capacidad de desarrollar unas alas de alto rendimiento, altamente optimizadas, en un tiempo y con un coste de desarrollo considerablemente reducidos.[4079] Las Comunidades Europeas argumentan que dentro del contrato *Airframe Technology* (Tecnología de Fuselaje) adjudicado a Boeing en el año 1994 como parte del programa HSR, Boeing siguió refinando los métodos CFD, incluidas la mejora de TRANAIR y la integración de OVERFLOW en el proceso general de diseño.[4080] Para finalizar, aunque el programa R&T Básico era más general que los demás programas de la NASA, ya que abarcaba diversos campos técnicos, las Comunidades Europeas afirman que este programa facilitó una comprensión básica, tanto científica como de ingeniería, que respaldaba mejoras ulteriores de los códigos CFD y de diseño.[4081]

57. Según las Comunidades Europeas, esto condujo a la aplicación directa de los códigos en el proceso de diseño del 787 y permitió que los empleados de Boeing adquirieran "el conocimiento, la experiencia y la confianza", que "con toda seguridad se aprovecharon" en el diseño estructural y aerodinámico final del 787.[4082] En lo que respecta a esta cuestión, las Comunidades Europeas afirman que, además de adquirir "conocimiento explícito" o los "datos tangibles ... registrados en ... códigos de software", Boeing mejoró su "conocimiento implícito" a consecuencia de su trabajo con los códigos CFD.[4083] Según las Comunidades Europeas, la reducción del tiempo del ciclo de diseño que promete el uso de los códigos CFD solamente se materializa cuando los códigos CFD los usa personal experto de forma adecuadamente integrada en el proceso general de diseño.

58. Las Comunidades Europeas sostienen que Boeing aplicó en el 787 el conocimiento y la experiencia sobre el diseño por ordenador y las herramientas de fabricación, que había adquirido en la investigación de doble uso financiada por el DOD.[4084] A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing desarrolló "técnicas avanzadas de simulación y modelado en 3D en el marco del programa F-22" y que estas técnicas se "convirtieron en la base de las herramientas de fabricación y diseño asistidas por ordenador, interactivas y tridimensionales (*Computer-Aided Three-Dimensional Interactive Application* - CATIA), de las que Boeing está haciendo uso en la actualidad para el diseño y construcción del 787".[4085] Las Comunidades Europeas alegan también que el equipo del 787 está empleando el mismo método de diseño digital fundamentado en CATIA que utilizó Boeing en el diseño del avión de prueba JSF.[4086]

[4078] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 142, 145.

[4079] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 85-87.

[4080] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 112.

[4081] Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, página 145.

[4082] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 99.

[4083] *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafo 32.

[4084] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 90.

[4085] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 90.

[4086] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 90.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

59. En respuesta al argumento de los Estados Unidos sobre que el software CATIA fue desarrollado por la empresa francesa Dassault, la cual lo comercializa en la actualidad, las Comunidades Europeas argumentan que Boeing adquirió un "conocimiento implícito y explícito" en lo que respecta a determinar "qué herramienta de diseño debería usarse y de qué manera, por quién y en qué etapa del proceso de diseño".[4087] Las Comunidades Europeas argumentan que Boeing adquirió experiencia sobre el uso del software CATIA y sobre cómo integrarlo en el proceso de diseño, mediante su participación en ciertos programas de RDT&E del DOD (JSF y F-22), experiencia que luego aprovechó en el proceso de diseño y montaje del 787.

60. Las Comunidades Europeas argumentan que la financiación y el apoyo de la NASA en el proyecto IWD del programa AST le proporcionaron a Boeing la capacidad y la confianza para integrar los aspectos aerodinámico, estructural y de sistemas del diseño de un ala necesarios para reducir el tiempo y el coste del ciclo de diseño, al tiempo que se mejora el diseño aerodinámico y estructural del ala.[4088] Las Comunidades Europeas argumentan también que: i) los aerofrenos hidráulicos abatidos del 787 son "precisamente el mismo concepto empleado por Boeing en el C-17, un programa para el que recibió miles de millones de dólares de financiación de doble uso procedente del DOD"; ii) las *alas más finas* del 787 son un resultado directo de los programas de investigación y desarrollo sobre materiales compuestos de la NASA y del DOD; y iii) el borde de fuga simplificado de las alas del 787 es el resultado de la combinación de herramientas CFD más eficaces con las técnicas de diseño integrado desarrolladas en el proyecto IWD.[4089]

b) Estados Unidos

61. Los Estados Unidos argumentan que la piedra angular del aumento de eficiencia conseguido en el programa 787 es el amplio uso de información digital en un trabajo realizado por Boeing en colaboración con su proveedor francés, Dassault.[4090]

62. Los Estados Unidos argumentan que los códigos CFD mejorados en el marco de los programas de la NASA "no son los mismos códigos que Boeing emplea en el proceso de diseño de su producto".[4091] Por el contrario, los códigos de la NASA son códigos CFD genéricos que están disponibles para el público. Los Estados Unidos argumentan que Boeing necesitó mejorar los códigos genéricos para "adaptarlos a sus propios procesos de diseño de producto".[4092] Además, los Estados Unidos afirman que las versiones de TRANAIR desarrolladas por Boeing con fondos de la NASA están disponibles para el público, y que desde el año 2004 se puede adquirir con licencia el código TRANAIR.[4093] Según los Estados Unidos, OVERFLOW fue desarrollado únicamente por la NASA, es muy usado tanto por la NASA como por la industria y se puede adquirir con licencia. Los Estados Unidos niegan también que OVERFLOW fuera desarrollado o mejorado en el marco de un contrato entre Boeing y la NASA.

[4087] *Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht*, 8 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1175 (ICC), párrafos 39 y 40.

[4088] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 92; Dominik Wacht. *An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs*, noviembre de 2006, CE - Prueba documental 15, páginas 94-98.

[4089] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 96-98.

[4090] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 18.

[4091] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

[4092] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 22.

[4093] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 87, párrafo 327; Sitio Web del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, DOD 101, *An Introductory Overview of the Department of Defense, "What We Do"*, CE - Prueba documental 1234, página 4.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

63. Los Estados Unidos niegan que los trabajos de investigación y desarrollo llevados a cabo por Boeing durante su participación en el programa HSR y en el proyecto IWD del programa AST de la NASA estén relacionados con las tecnologías desarrolladas para el 787. Según los Estados Unidos, el programa HSR tenía como objetivo el desarrollo de conceptos para una aeronave supersónica de pasajeros, por lo que los resultados de esa investigación no son aplicables a las dificultades de diseño del 787, ya que esta es una aeronave subsónica que vuela en condiciones muy distintas y por ese motivo su estructura fundamental es diferente de la del avión de transporte civil de alta velocidad que se estudió dentro del programa HSR.[4094] En relación con el uso de los códigos CFD como parte del proyecto IWD del programa AST, los Estados Unidos reconocen que un código CFD empleado en el contrato IWD aportaba una ligera mejora del tiempo de diseño, por lo que se difundió en la industria; sin embargo, sostienen que a continuación Boeing invirtió fondos propios para conseguir, fuera del contrato, una importante reducción adicional del tiempo sobre la reducción ya conseguida en el contrato IWD.[4095] Asimismo, los Estados Unidos argumentan que la reducción del tiempo de ciclo del diseño que fue posible gracias a ese código no se refleja en el ciclo de desarrollo global del 787, dado que no se trata de una etapa de la secuencia de operaciones que constituye el camino crítico y que determina el tiempo del ciclo total de desarrollo de la aeronave.[4096]

64. Los Estados Unidos están de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el diseño asistido por ordenador y las herramientas de fabricación empleadas para el 787 son fundamentales para las mejoras del proceso de diseño del avión.[4097] No obstante, los Estados Unidos sostienen que estas herramientas están constituidas por una serie de tecnologías disponibles en el mercado, las Herramientas de Gestión del Ciclo de Vida del Producto (*Product Lifecycle Management Tools*) entre las que están CATIA, DELMIA, ENOVIA y SMARTEAM, adquiridas a Dassault, y que Airbus Francia ha adquirido e implantado esta misma tecnología de Dassault.[4098]

65. Los Estados Unidos están de acuerdo con las Comunidades Europeas en la importancia de las aptitudes de integración y comparten en particular su afirmación de que una de las competencias fundamentales de un fabricante de aviación es su capacidad para definir y gestionar la compleja interacción entre los procesos, la organización y las herramientas de diseño, de forma que se pueda desarrollar y fabricar una aeronave con un plazo y un coste mínimos.[4099] No obstante, los Estados Unidos no están de acuerdo en que la mayor capacidad de Boeing enintegración de las tecnologías y productos comerciales se deba a su experiencia como integrador en proyectos militares; dicen que esa afirmación contradice el punto de vista de la mayor parte de los analistas del DOD, que piensan que al contrario, es el DOD el que tiene más que aprender de las empresas comerciales.[4100] Los Estados Unidos argumentan que, en cualquier caso, los conocimientos sobre integración de Boeing provienen de su papel como contratista principal en la mayor parte de los contratos de *fabricación de sistemas* del DOD, y de los contratos con la NASA relativos a la lanzadera espacial, contratos ambos que no forman parte de los programas investigación y desarrollo aeronáuticos que se cuestionan en esta diferencia.[4101]

66. Los Estados Unidos reconocen que el diseño estructural fundamental de una aeronave comercial de gran capacidad, en particular su perfil aerodinámico, es responsabilidad fundamental de Boeing, independientemente de que Boeing lleve a cabo una gran parte del trabajo del 787 en

[4094] *Affidavit of Douglas Ball*, Estados Unidos - Prueba documental 1257, párrafos 4 y 7.
[4095] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 67.
[4096] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 67.
[4097] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 26.
[4098] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 26.
[4099] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 203, relativa a la declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 14.
[4100] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 204; Louis Rodríguez, *Defense Acquisition: Improved Program Outcomes are Possible*, Estados Unidos - Prueba documental 1151, página 3.
[4101] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 205.

colaboración con sus proveedores. No obstante, los Estados Unidos niegan que el diseño aerodinámico de las alas del 787 sea el resultado de la financiación del Gobierno.[4102] Según los Estados Unidos, los técnicos de aerodinámica de Boeing comparten con el resto del mundo los mismos resultados de las investigaciones financiadas por la NASA, y lo que les diferencia realmente es el conocimiento que ha adquirido la propia compañía en sus más de 80 años de diseño de aeronaves comerciales.[4103] Asimismo, los Estados Unidos argumentan que en el proyecto IWD se estudió la optimización inicial del diseño en configuraciones genéricas de ala, difícilmente aplicables al desarrollo específico de la plataforma o del perfil aerodinámico del ala del 787.[4104]

67. En respuesta a los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de las similitudes entre el sistema de hipersustentación del 787 y del C-17, que incluye todos los elementos necesarios para proporcionar potencia, actuar y supervisar el sistema de flaps y de aletas hipersustentadoras, los Estados Unidos argumentan que la relación existente estriba en que los sistemas de ambas aeronaves han sido diseñados y suministrados por Smiths/GE, que también es el suministrador del sistema de hipersustentación de los Airbus A330, A340 y A380.[4105]

5. Métodos de reducción de ruido

a) Comunidades Europeas

68. Las Comunidades Europeas argumentan que el conocimiento, la experiencia y la confianza adquiridos por Boeing en el curso de la investigación y desarrollo subvencionados por el Gobierno de los Estados Unidos, primordialmente mediante los programas AST, QAT y Sistemas de Aeronaves de la NASA, permitió a Boeing acelerar el desarrollo de los métodos de reducción de ruido empleados en el 787.[4106] Las Comunidades Europeas argumentan que en el marco de los programas de investigación y desarrollo de la NASA, Boeing y McDonnell Douglas llevaron a cabo estudios sobre unos métodos de reducción de ruido que son muy similares a las tecnologías aplicadas al 787.[4107] Se trata de los siguientes métodos de reducción de ruido, que según las Comunidades Europeas resultan al menos en parte de la financiación y apoyo de la NASA: i) estructuras livianas, ii) prestaciones mejoradas del avión, iii) góndolas con perfiles angulosos (*chevrons*), iv) sistema de insonorización sin juntas, v) aletas hipersustentadoras y flaps silenciosos y vi) tren de aterrizaje silencioso.[4108] Además, las Comunidades Europeas argumentan que la NASA colaboró con la industria en dos programas Quiet Technology Demonstrator, QTD (Avión de Prueba de Tecnología Silenciosa), cuya finalidad era probar los métodos de reducción de ruido desarrollados en los programas AST, QAT y Sistemas de Aeronaves.[4109] Según las Comunidades Europeas no hay ninguna duda de que estos métodos financiados por la NASA y probados en QTD han resultado provechosos para el desarrollo del 787 por parte de Boeing.[4110] Las Comunidades Europeas argumentan que *de no ser* por las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, Boeing no hubiera tenido capacidad para construir un avión 787 tan respetuoso con el medio ambiente y los clientes no hubieran estado tan dispuestos a comprarlo.[4111]

[4102] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 65.
[4103] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 65.
[4104] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 67.
[4105] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941; y *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 68.
[4106] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 100.
[4107] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 102.
[4108] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 101.
[4109] *Boeing, Rolls-Royce Work On A Quieter Future For Commercial Aviation*, nota de prensa de Boeing, 20 de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 387.
[4110] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 104.
[4111] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 100.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

69. Las Comunidades Europeas argumentan que Boeing ha podido desarrollar y aplicar los métodos de reducción de ruido en el 787 cuando lo hizo, gracias al conocimiento, la experiencia y la confianza adquiridos a través de su participación en los programas AST, QAT y Sistemas de Aeronaves de la NASA. Las Comunidades Europeas sostienen que en estos programas, Boeing y McDonnell Douglas realizaron una serie de contratos con la NASA en los que se hicieron estudios sobre distintos métodos de reducción de ruido (boca de admisión en bisel, tobera de salida con perfil anguloso (*chevrons*), estator de palas curvadas e inclinadas (*swept and lean*), sistemas avanzados de revestimiento, sistemas de hipersustentación silenciosos y tren de aterrizaje silencioso), métodos que, según las Comunidades Europeas, son muy similares a los métodos de reducción del ruido del 787.[4112]

70. Las Comunidades Europeas argumentan también que el desarrollo por parte de Boeing de los métodos de reducción de ruido del 787 aprovecha las pruebas sobre métodos de reducción del ruido efectuadas en los programas AST, QAT y Sistemas de Aeronaves que se desarrollaron a raíz de los dos programas de QTD emprendidos en colaboración entre la NASA y la industria, en los que participaba Boeing. Las Comunidades Europeas afirman que, en el marco del programa QTD inicial, patrocinado por la NASA, Boeing probó los perfiles angulosos (*chevrons*), el revestimiento de insonorización de la admisión y otros métodos[4113], mientras que en el marco del programa QTD2, financiado en parte por la NASA en el proyecto QAT de su programa Sistemas de Aeronaves[4114], Boeing probó otros métodos: trenes de aterrizaje cubiertos, *chevrons* rediseñados con aleaciones de memoria de forma y un nuevo revestimiento de insonorización de la admisión para el frontal de las góndolas de los motores.[4115]

71. Para concluir, las Comunidades Europeas argumentan que el trabajo de la NASA en otras áreas tecnológicas también ha contribuido a la reducción del ruido del 787. En primer lugar, el fuselaje de material compuesto, que según las Comunidades Europeas fue desarrollado con la ayuda del Gobierno de los Estados Unidos, presenta una mayor atenuación del ruido en comparación con estructuras de aluminio similares.[4116] En segundo lugar, los códigos CFD y los conceptos de diseño integrado, que según las Comunidades Europeas se usaron y se mejoraron gracias a subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos, ayudaron a Boeing no sólo a mejorar la aerodinámica y el diseño estructural del 787, sino también a reducir el ruido.[4117]

b) Estados Unidos

72 Los Estados Unidos argumentan que los métodos de reducción de ruido empleados en el 787 son en gran parte productos de proveedores, que también están disponibles para Airbus.[4118] Según los Estados Unidos: i) los perfiles angulosos (*chevrons*) de las góndolas de los motores que amortiguan el ruido del motor los suministra GE (al igual que los propios motores mejorados), y de hecho fueron

---

[4112] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 102.

[4113] *Boeing, Rolls-Royce Work On A Quieter Future For Commercial Aviation*, nota de prensa de Boeing, 20 de noviembre de 2001, CE - Prueba documental 387.

[4114] Resultados de *NASA Aircraft Noise Research*, CE - Prueba documental 390.

[4115] *"Future Looks Quiet", Boeing Flight Test Journal*, 20 de septiembre de 2005, CE - Prueba documental 393; James Wallace. *"Boeing makes 'quiet' advances", Seattle-Post Intelligencer*, 11 de agosto de 2005, CE - Prueba documental 389; James Wallace. *"Shhhh! Noise tests for planes in progress", Seattle Post-Intelligencer*, 30 de noviembre de 2005, CE - Prueba documental 394; Tad Calkins y Walter Polt. *"Not so loud", Boeing Frontiers Online*, marzo de 2006, CE - Prueba documental 392; Jia Yu y otros, *Quiet Technology Demonstrator 2 Intake Liner Design Validation*, AIAA 2006-2458, 8-10 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 848; William H. Herkes. *The Quiet Technology Demonstrator Program: Flight Validation of Airplane Noise-Reduction Concepts*, AIAA 2006-2720, 8-10 de mayo de 2006, CE - Prueba documental 849.

[4116] John Gillie. *"An inch saved might mean an order earned for Boeing", The News Tribune*, Tacoma, Washington, 18 de noviembre de 2005, CE - Prueba documental 338.

[4117] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 107.

[4118] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 941.

probados por primera vez en vuelo en una aeronave Airbus A321; ii) el revestimiento de admisión sin juntas fue desarrollado y suministrado por Goodrich, que también es proveedor de Airbus; y iii) el tren de aterrizaje fue desarrollado por la empresa francesa Messier-Dowty, que los suministra para el avión.[4119]

73. Asimismo, los Estados Unidos argumentan que el proyecto de Avión de Prueba de Tecnología Silenciosa estaba auspiciado por la industria, es decir, por Boeing, GE y Goodrich entre otras empresas. Los Estados Unidos afirman que Boeing participó en estas pruebas con su base de datos de ruido de financiación privada y su sistema de medición del campo acústico tridimensional en el túnel de viento, y que el resto de los participantes diseñaron, construyeron e instalaron diversas tecnologías en un avión prestado por una línea aérea a la que estaba destinado, con el que se efectuaron vuelos de prueba para generar datos a escala real sobre estas tecnologías en desarrollo.[4120] De las dos pruebas que se han efectuado hasta la fecha, los Estados Unidos afirman que, si bien la NASA participó en QTD1 para tener acceso a los datos generados y poderlos usar en la validación de sus códigos de predicción de ruido, apenas contribuyó con fondos.[4121] Los Estados Unidos sostienen que en QTD2 la NASA "compró sus derechos a participar en el proyecto" para poder probar ciertas tecnologías que había desarrollado en colaboración con empresas suministradoras, entre ellas un carenado del tren de aterrizaje *en tobogán* con Goodrich.[4122]

6. Sistemas de gestión de estado de la aeronave

a) Comunidades Europeas

74. Las Comunidades Europeas argumentan que las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos iniciaron y aceleraron el desarrollo y la aplicación de los sistemas de gestión de estado, lo que permitió a Boeing supervisar mejor el buen estado de las distintas secciones del 787, reducir sus costes de mantenimiento y ofrecer un mejor servicio de mantenimiento.[4123] A este respecto, las Comunidades Europeas hacen referencia al servicio *GoldCare* de Boeing, un servicio completo de gestión del ciclo de vida que incluye la gestión del mantenimiento de la flota y la asistencia para piezas, así como servicios de reparación y revisión de componentes.[4124] Las Comunidades Europeas argumentan que Boeing puede ofrecer el servicio *GoldCare*, en parte, gracias al sistema integral de gestión de estado de la nave del 787, cuyo desarrollo fue facilitado por las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos.

75. Las Comunidades Europeas mantienen que Boeing adquirió el conocimiento y la experiencia sobre los métodos de gestión de estado, así como la confianza para su aplicación posterior, gracias a su participación en los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos financiados por el Gobierno de los Estados Unidos, que le ha permitido implantar estas tecnologías con tanta rapidez en el 787.[4125] En primer lugar, las Comunidades Europeas argumentan que Boeing realizó investigaciones sobre tecnologías de gestión de estado en el marco de los programas R&T Básico y Aviation Safety (Seguridad en la Aviación) de la NASA.[4126] Las Comunidades Europeas han

[4119] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 69.
[4120] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 70.
[4121] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 70.
[4122] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 70.
[4123] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1350. Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 110 - 121.
[4124] *GoldCare - The 787 Revolution Now Revolutionizes Service*, sitio Web de Boeing, CE - Prueba documental 852; *"Ready for the upturn", Flight International*, 10 de enero de 2003, CE - Prueba documental 853. Presentación Nº 20 de Boeing, CE - Prueba documental 854 (ICC), página 1.
[4125] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 114.
[4126] Estimación presupuestaria de NASA Aviation Safety (Seguridad en la Aviación de la NASA), ejercicio fiscal 2000, CE - Prueba documental 382, SAT 4.1-51.

presentado varios contratos adjudicados por la NASA a Boeing para el estudio de tecnologías de gestión del estado de la aeronave.[4127] En segundo lugar, las Comunidades Europeas argumentan que Boeing desarrolló tecnologías de gestión de estado en el marco de una serie de contratos de RDT&E con el DOD. Afirman que la investigación sobre gestión de estado y tecnología de sensores en una serie de programas de RDT&E del DOD ha contribuido probablemente al sistema de gestión de estado del 787 de Boeing. Las Comunidades Europeas hacen referencia a la investigación realizada en el marco de los siguientes programas: Aerospace Flight Dynamics/Vehicle Systems (Dinámica de Vuelo Aeroespacial/Sistemas de Aeronaves), Aerospace Avionics/Sensors (Sensores/Aviónica Aeroespacial) y DUS&T. Las Comunidades Europeas aducen que en estos programas McDonnell Douglas y Boeing estudiaron, desarrollaron y patentaron tecnologías relativas a la supervisión del estado de aeronaves y que Boeing desarrolló técnicas para mejorar la evaluación de daños en las estructuras de material compuesto avanzado.[4128]

76. Para finalizar, las Comunidades Europeas argumentan que Boeing adquirió conocimiento y experiencia sobre técnicas avanzadas de IND gracias a su participación en una serie de programas RDT&E del DOD: Materials, Advanced Materials for Weapons Systems y Aging Aircraft. Las Comunidades Europeas argumentan que gracias a su trabajo en estos programas de investigación y desarrollo, Boeing adquirió la confianza para aplicar técnicas avanzadas de IND a la gestión de estado del 787. Además, las Comunidades Europeas sostienen que el empleo de los sensores y otras tecnologías de gestión de estado específicas que se estudiaron a raíz de la investigación y desarrollo para aviación militar financiados por el DOD facilitaron el uso de la IND en el 787.[4129]

(b) Estados Unidos

77. Los Estados Unidos argumentan que el sistema de gestión de estado del 787 está basado primordialmente en una tecnología propia de Boeing usada en el modelo 777, desarrollada 15 años antes y suministrada por Honeywell.[4130] Además, el ingeniero de Boeing Michael Bair explica que el sistema de a bordo para gestión de estado/información a la tripulación del 787 es un módulo de extensión de software (*plug in*) de la arquitectura *More Electric*.[4131]

78. El señor Bair argumenta que los s*ervicios de supervisión de estado de la aeronave* que ofrece Boeing para el 787 son los mismos servicios básicos que ofrece Boeing para cualquier otro de sus modelos. Alega que este servicio se desarrolló por primera vez en 1991/1992 y se empezó a producir en 2004 para los modelos 747 y 777. Según el señor Bair, el sistema de gestión de estado del 787 es más amplio simplemente porque la arquitectura *More Electric* del avión permite la supervisión de más componentes del sistema. El señor Bair afirma que Boeing no ha implantado funciones de supervisión de estado estructural (*Structural Health Monitoring*) en el 787 y que todas las inspecciones estructurales se efectuarán mediante métodos de inspección visual corrientes. Según el señor Bair, las ventajas de mantenimiento que ofrece el 787 a los clientes de líneas aéreas son sencillamente el resultado de la satisfacción de requisitos de diseño y de la validación de dichos

---

[4127] Contrato de la NASA Nº NAS1-00106 con The Boeing Company, *Flight Critical Systems Research*, año 2000, CE - Prueba documental 858, sección C.1, artículo 2.3; *NASA Contract NAS1-99070 with Boeing Commercial Airplane Group, Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles*, 25 de enero de 1999, CE - Prueba documental 800, página 4; y patente estadounidense Nº 6,920,790, CE - Prueba documental 579.

[4128] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafo 116 y segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 423. Informe de RDT&E de CRA, CE - Prueba documental 7, apéndice A, páginas 15, 21-24.

[4129] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, anexo C, párrafos 117-120.

[4130] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 937 y 941; *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafos 71-74.

[4131] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 71.

requisitos gracias a un completo programa de pruebas.[4132] Para concluir, el señor Bair argumenta que la técnica de cierre virtual de grietas (*Virtual Crack Closure Technique*) está disponible en el mercado a través de una empresa conocida anteriormente como ABACUS, que ahora se denomina Simulia y que forma parte de Dassault Systemes.[4133] Además, apunta que Boeing no tiene contratos en el programa Integrated Vehicle Health Management (Gestión Integrada del Estado de la Aeronave) y que la información generada en dicho proyecto se ha puesto a disposición del público, al igual que la información obtenida en el programa Flight Critical Systems Research (Investigación de Sistemas Críticos de Vuelo).[4134]

[4132] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 72.
[4133] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 73.
[4134] *Bair Affidavit*, Estados Unidos - Prueba documental 7, párrafo 74.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Apéndice VII.F.2: El modelo de Cabral

A. CONSIDERACIONES GENERALES

1. El propósito del presente apéndice es explicar un modelo económico presentado por las Comunidades Europeas como parte de su alegación de perjuicio grave y evaluar las principales suposiciones en las que está basado. El modelo ha sido construido por el Profesor Luís Cabral, de la Stern School of Business de New York University.[4135] El Profesor Cabral señala que su informe tiene por fin abordar la cuestión de cómo influye en las decisiones comerciales de Boeing la concesión de subvenciones; concretamente, de qué manera la obtención de 1 dólar adicional de un determinado tipo de subvención influye en la cuantía que Boeing decide invertir en el desarrollo de nuevas aeronaves y fijarles precio más agresivamente.[4136] Las subvenciones que son objeto del análisis del Profesor Cabral son las que éste denomina "subvenciones para desarrollo". Se trata de subvenciones en las que la cuantía de la subvención no varía en forma directamente proporcional al número de aeronaves fabricadas o vendidas.[4137]

2. El análisis del Profesor Cabral se basa en un modelo económico específico del comportamiento de Boeing, a saber, que cuando Boeing recibe las llamadas "subvenciones para desarrollo", su personal directivo trata de maximizar el equilibrio entre los ingresos de los accionistas y el valor para éstos, y como resultado destina determinada parte de las subvenciones al pago de dividendos y el resto a "inversiones que aumenten el valor de la empresa".[4138] Sus conclusiones sobre los tipos de actividad que constituyen "inversiones en el valor de la empresa" están basadas en determinadas suposiciones acerca de los mercados de LCA, en particular, la índole de la producción de esas aeronaves y la importancia de las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje y los costos por cambio de proveedor, y la importancia de la calidad del producto. Como se analiza en más detalle en la sección B *infra*, el modelo del comportamiento de Boeing en materia de inversiones formulado por el Profesor Cabral se basa en la premisa fundamental de que el acceso de Boeing al capital es restringido y por lo tanto, su comportamiento en materia de inversiones es sensible a las variaciones de su flujo de caja (por ejemplo, la obtención de subvenciones).

3. El análisis del Profesor Cabral no es un modelo unificado del comportamiento de Boeing en materia de precios e inversiones; se trata más bien de dos modelos distintos. Ello no se aprecia a simple vista debido a la forma en que se ha presentado el análisis en esta diferencia, pero resulta evidente una vez que los anexos del informe del Profesor Cabral se examinan en más detalle. Si bien en este apéndice nos referimos al "modelo de Cabral", los dos modelos utilizados por el Profesor Cabral en su análisis se describen por separado. Para facilitar su examen, los dos modelos que constituyen el análisis del Profesor Cabral se denominan "Modelo de la función objetiva" y "Modelo de la competencia de precios".

[4135] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, CEPR y New York University, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4.

[4136] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 1.

[4137] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 2 y 3. Aparentemente, la categoría de subvenciones que el Profesor Cabral denomina "subvenciones para desarrollo" abarca las mismas subvenciones que, según los análisis de las Comunidades Europeas, actúan para aumentar los flujos de caja de Boeing no relacionados con la explotación (para distinguirlas de las subvenciones que, según las Comunidades Europeas, reducen para Boeing los costos unitarios marginales de producción y venta de las LCA).

[4138] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

4. El principal propósito del **Modelo de la función objetiva** es obtener una estimación de la parte de cada dólar adicional de subvención que Boeing destinaría a pago de dividendos a sus accionistas, por un lado y, por otro, a "inversiones" (mediante "la fijación agresiva de los precios de las nuevas LCA y de las ya establecidas en el mercado para sus nuevos clientes y a actividades adicionales de investigaciones y desarrollo). El Profesor Cabral concluye que sería de 15 y 85 centavos, respectivamente.

5. El principal propósito del **Modelo de la competencia de precios** es determinar cómo divide Boeing los 85 centavos de cada dólar adicional de subvención destinado a "inversiones" entre los tres usos siguientes: i) la fijación agresiva de los precios de los nuevos modelos de LCA como resultado de eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje; ii) la fijación agresiva de los precios de las aeronaves ya establecidas en el mercado mediante el fenómeno de los costos por cambio de proveedor; y iii) inversiones adicionales en investigación y desarrollo. El Profesor Cabral constata que de los 85 centavos de cada dólar que "invertiría" Boeing, se destinarían 12 centavos a la fijación agresiva de los precios de los nuevos modelos por efecto de la curva de aprendizaje; 47 centavos, a la fijación agresiva de los precios debido a los costos por cambio de proveedor, y 26 centavos a actividades adicionales de investigación y desarrollo. Debido al perfil cronológico de las inversiones en investigación y desarrollo (que para el Profesor Cabral representan reducciones futuras del precio en los casos en que éste se considera "el precio efectivo según la unidad de valor"), los 26 centavos destinados a inversiones en investigación y desarrollo dan lugar a un valor actual neto acumulado de 40 centavos cuando se tiene en cuenta el período de 2007-2022.

6. Sobre la base de las estimaciones precedentes y de otros cálculos que se describen seguidamente en más detalle, el Profesor Cabral calcula que el total de 19.100 millones de dólares en subvenciones que supuestamente recibió Boeing entre 1989 y 2006 se traduce en los siguientes "efectos sobre los precios", o en reducciones de los precios por modelo de aeronave Boeing en el período 2004-2006[4139]:

Modelo de aeronave	**"Efecto sobre los precios" por aeronave (en miles de dólares)**			**Efecto sobre los precios a*d valorem* (porcentajes)**		
	2004	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**
Familia 737	1.009	879	949	2,59	2,47	2,64
Familia 747	2.834	2.597	2.986	2,10	1,90	1,95

[4139] Tomado de Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 89, cuadro 7. El término "efectos sobre los precios" por lo general se refiere a la medida en que Boeing ha podido rebajar los precios de sus LCA, como resultado de las subvenciones. Por ejemplo, véase el párrafo 1306 de la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, en el que las Comunidades Europeas sostienen que las subvenciones que reducen directamente los costos unitarios marginales de las LCA de Boeing "tienen sobre los precios un efecto proporcional a su cuantía ... cada dólar de la subvención tiene el efecto de reducir el precio de una LCA de Boeing exactamente en 1 dólar". No obstante, las Comunidades Europeas también emplean el término en un sentido más estricto, para referirse a la cuantificación de la medida en que los dólares de la subvención permiten a Boeing directa e inmediatamente fijar "agresivamente los precios" de sus LCA basado en la teoría particular del Profesor Cabral de que todas las subvenciones que no están vinculadas a la fabricación de aeronaves adicionales son para Boeing equivalentes al efectivo (es decir, al efectivo adicional no relacionado con la explotación) y a las suposiciones sobre la estrategia de inversión óptima de una empresa como Boeing, dadas las características del mercado de LCA (curva de aprendizaje, costos por cambio de proveedor, etc.). Por ejemplo, véase la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1332 y gráficos 22 y 23 (que son idénticos a los cálculos de los "efectos sobre los precios" hechos por el Profesor Cabral en CE - Prueba documental 4, cuadros 7 y 8).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Modelo de aeronave	**"Efecto sobre los precios" por aeronave (en miles de dólares)**			**Efecto sobre los precios a*d valorem* (porcentajes)**		
Familia 767	1.443	1.248	1.354	1,78	1,70	1,81
Familia 787	1.539	1.332	1.445	1,75	1,67	1,77
Familia 777	2.324	2.010	2.169	1,72	1,62	1,72

B. EL MODELO DE LA FUNCIÓN OBJETIVA

1. Estructura y mecánica del modelo de la función objetiva

7. El primer modelo presentado en el informe del Profesor Cabral es un modelo de la función objetiva de Boeing. Su propósito principal es obtener una estimación del porcentaje de cada dólar adicional en forma de subvenciones que se destinaría a "inversiones" totales en la fijación agresiva de los precios (en relación con los efectos de la curva de aprendizaje y con los costos por cambio de proveedor) y a actividades de investigación y desarrollo. Se constata que ese valor es de 85 centavos.

8. Boeing maximiza su "utilidad" escogiendo la combinación óptima de pagos en concepto de dividendos e inversiones en el valor futuro de la empresa (los únicos dos usos de los fondos permitidos en el modelo). El problema de la maximización de la utilidad está restringido por la condición de que, en conjunto, la cuantía de los dividendos más las inversiones no puede exceder de la cuantía del flujo de caja procedente de las subvenciones para desarrollo y otras fuentes de fondos. La función objetiva de Boeing es del tipo de Cobb-Douglas, en la que el parámetro α especifica el "coeficiente de ponderación" relativo que los accionistas de Boeing asignan a los dividendos, de modo que (1-α) es el coeficiente de ponderación asignado a las inversiones en el valor futuro de la empresa.[4140] A partir de la condición de primer orden para obtener el valor máximo, el Profesor Cabral obtiene α como función creciente de: i) la tasa interna de rendimiento de las inversiones de Boeing; y ii) la relación entre los dividendos y el valor de la empresa, dos variables observables sobre las que se pueden obtener datos. La función objetiva es compatible con la suposición de que los aumentos del flujo de caja de Boeing inducirán a ésta a aumentar la cuantía de sus inversiones. El Profesor Cabral señala que su marco depende de la suposición de que Boeing tiene un acceso restringido al capital. Si ese acceso no fuera restringido se podría dar por supuesto, según el teorema de Modigliani-Miller, que las inversiones de Boeing serían siempre de la cuantía óptima. En esta situación hipotética, un aumento de las subvenciones del gobierno quedaría totalmente reflejado en la mayor cuantía de los dividendos y no tendría efecto alguno en la cuantía de las inversiones de Boeing.[4141]

[4140] El Profesor Cabral señala que la función de Cobb-Douglas tiene la virtud de incorporar el concepto de rendimientos marginales decrecientes. Dicho de otro modo, incorpora el fenómeno de que el grado adicional de satisfacción de los accionistas derivado del pago de dividendos disminuye a medida que los dividendos aumentan; de igual modo, el grado adicional de satisfacción de los accionistas derivado de los aumentos del valor de la empresa disminuye a medida que aumenta ese valor. Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 17 y 18.

[4141] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 22. El teorema de Modigliani-Miller es un modelo neoclásico de comportamiento de una empresa en materia de inversiones en el que la empresa realiza inversiones hasta el punto en que su rendimiento es igual a la tasa de mercado. La cuantía óptima de las inversiones no depende de la forma en que se financian esas inversiones (por ejemplo, mediante subvenciones, fondos obtenidos en préstamo, flujo de caja relacionado con la explotación, etc.).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

9. Habiendo determinado los respectivos coeficientes de ponderación de los dividendos y las inversiones en la función objetiva de Boeing, el Profesor Cabral aplica al problema de la maximización de la utilidad de Boeing la "restricción del flujo de caja" determinada en parte por la cuantía de las subvenciones recibidas. De este modo, el Profesor Cabral puede calcular el aumento marginal de las inversiones correspondiente a un determinado aumento marginal de las "subvenciones para desarrollo" (β), que es aproximadamente del 85 por ciento.

10. El Profesor Cabral calibra los parámetros del modelo de la forma siguiente:

- Para calcular el valor de α (el coeficiente de ponderación relativo que los accionistas de Boeing asignan a los dividendos), el Profesor Cabral emplea: i) los datos de Boeing sobre la relación pagos a los accionistas-valor de la empresa; y ii) una estimación de la tasa interna de rendimiento de las inversiones de Boeing. El Profesor Cabral calcula esa relación sobre la base de los datos publicados por Boeing sobre los pagos anuales a sus accionistas y el valor de mercado del capital emitido. Sobre la base de esos datos accesibles al público, el Profesor Cabral calcula que Boeing distribuyó 14.740 millones de dólares a sus accionistas entre 2000 y 2006 (en forma de dividendos y recompra de acciones), lo cual representa un promedio de 2.100 millones de dólares por año. Además, el Profesor Cabral calcula que el valor medio de mercado del capital emitido por Boeing (es decir, el precio de las acciones de Boeing multiplicado por el número de acciones en circulación) entre 2000 y 2006 fue de 43.590 millones de dólares. A partir de esas cifras, el Profesor Cabral calcula que la relación "dividendos-valor de la empresa" era del 4,8 por ciento.[4142] El Profesor Cabral estima que la tasa interna de rendimiento de las inversiones de Boeing es del 10 por ciento, que no es una cifra derivada de datos de Boeing sino un valor medio obtenido de un estudio de 1988 en el que se estimaban las tasas de rendimiento del capital invertido en investigación y desarrollo en el sector del equipo de transporte.[4143] A partir de estas cifras, el Profesor Cabral calcula que el valor que los accionistas de Boeing asignan a los dividendos (α) es aproximadamente del 5 por ciento; por lo tanto, asignan un coeficiente de ponderación del 95 por ciento a los aumentos futuros del valor de la empresa.

- Para calcular el efecto de las subvenciones en las inversiones (β), el Profesor Cabral necesita datos sobre las inversiones efectivamente realizadas por Boeing en relación con dividendos, y sobre la reacción de la tasa marginal de rendimiento de las inversiones a la cuantía de estas últimas. En el primer caso, el Profesor Cabral emplea datos de Boeing sobre los pagos efectivos en concepto de dividendos y recompra de acciones en el período 2000-2006 (2.100 millones de dólares) y hace así su propio cálculo de las "inversiones" efectivas de Boeing sobre la base de datos de Boeing relativos a sus gastos en investigación y desarrollo entre 2000 y 2006 (un promedio anual de gastos de 1.073 millones de dólares) y de sus propios cálculos de las inversiones en "la fijación agresiva de los precios de las LCA nuevas y las ya establecidas en el mercado", que obtiene del **Modelo de competencia de los precios** (483 y 1.936 millones de dólares, respectivamente; esas cifras se examinan en la

[4142] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 40.

[4143] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 41. La tasa del 10 por ciento parece ser relativamente alta. El Profesor Cabral sostiene que este es un valor plausible para la tasa de rendimiento marginal, aunque las tasas medias de rendimiento suelen ser mucho más bajas debido a lo elevado de los costos fijos; Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 42.

> sección siguiente del presente apéndice). Partiendo de esas cifras el Profesor Cabral calcula que la relación dividendos-inversiones de Boeing es de 2.100-3.492 millones de dólares, o aproximadamente del 0,60.[4144] El Profesor Cabral obtiene su estimación del valor de la elasticidad de la tasa de rendimiento marginal de las inversiones en relación con la cuantía de éstas de un estudio de 2000 de la elasticidad de la tasa de rendimiento marginal de una cartera de patentes. El Profesor Cabral también se refiere a "las pruebas de otros sectores manufactureros" que, según afirma, parecen indicar que cuanto mayor es la cuantía de los recursos destinados a actividades de investigación y desarrollo, más bajas son las tasas de rendimiento marginales de las inversiones.[4145] De esta información, el Profesor Cabral elige un valor de -0,2.

11. Sobre la base de lo que antecede, el Profesor Cabral estima que de cada dólar adicional recibido en forma de subvención se gastan 85 centavos en tres tipos de "inversiones". Calcula la asignación precisa de esos 85 centavos utilizando el modelo de competencia de los precios que se describe en la sección C del presente apéndice.

2. Críticas de los Estados Unidos y respuestas del Profesor Cabral

12. Los Estados Unidos critican el razonamiento del Profesor Cabral por los motivos generales siguientes: i) el hecho de que el Profesor Cabral utilice lo que, en opinión de los Estados Unidos, es un cálculo "totalmente exagerado" de la magnitud de las subvenciones hecho por las Comunidades Europeas; ii) la estructura del modelo del Profesor Cabral, por cuanto no refleja correctamente el proceso de adopción de decisiones comerciales de una empresa como Boeing; iii) la suposición teórica fundamental en la que se basa el modelo (es decir, que las decisiones de Boeing en materia de inversión dependen de su flujo de caja), que para los Estados Unidos es inválida, dado el acceso irrestricto de Boeing a los mercados de capital; y iv) determinadas suposiciones sobre los hechos que, a juicio de los Estados Unidos, no están respaldadas en absoluto por datos empíricos (por ejemplo, la suposición de que las ventas de Boeing en 2004-2006 entrañaron costos considerables por cambio de proveedor, o que su producción en ese período trajo aparejados considerables beneficios relacionados con la curva de aprendizaje, y que el único uso discrecional de Boeing del efectivo no relacionado con la explotación son los pagos a sus accionistas o "inversiones" en "la fijación agresiva de los precios").[4146]

13. Los Estados Unidos aducen que las suposiciones erróneas en que se basa el modelo del Profesor Cabral determinan los resultados que el Profesor Cabral pretende demostrar, a saber, que las subvenciones no condicionadas hacen que Boeing rebaje los precios de sus LCA.[4147] Por lo tanto, los Estados Unidos sostienen que el análisis del Profesor Cabral no puede respaldar el intento de las Comunidades Europeas de demostrar la existencia de un vínculo auténtico y sustancial entre las supuestas subvenciones y el supuesto perjuicio grave. Estas supuestas suposiciones erróneas, así como determinadas críticas de carácter más técnico de la calibración de los valores de ciertos parámetros, son examinadas en mayor detalle por los consultores económicos de los Estados Unidos, el Profesor Bruce Greenwald, de la Columbia Business School, y el Dr. James Jordan y el Dr. Gary Dorman, de NERA Economic Consulting.

[4144] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 45.

[4145] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafos 46 y 47.

[4146] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 90, párrafo 224.

[4147] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 383, párrafos 354 y 355.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

14. Como parte de la segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, el Profesor Cabral presentó un informe adicional en respuesta a las críticas de su análisis formuladas por los Estados Unidos.[4148] En ese informe, el Profesor Cabral responde a las críticas de su modelo. El Profesor Cabral concluye que las críticas de su informe formuladas por los Estados Unidos y sus consultores son injustificadas y que ninguna de ellas resta validez a la metodología que él ha empleado o su conclusión de que las subvenciones que recibió Boeing le indujeron a rebajar los precios de sus LCA.[4149] Las críticas de los Estados Unidos y las respuestas del Profesor Cabral a esas críticas se resumen en mayor detalle en los párrafos siguientes.

a) Supuesto de que el acceso de Boeing al capital es restringido

15. La principal crítica del modelo del Profesor Cabral formulada por el Profesor Greenwald se refiere a su suposición de que el acceso de Boeing al capital es restringido. El Profesor Greenwald aduce que el Profesor Cabral, habiendo adoptado esta premisa fundamental contra el peso de las pruebas disponibles, incorpora sus conclusiones en otras "suposiciones". El Profesor Greenwald dice que, si bien los mercados pueden ser imperfectos y las empresas pueden adoptar decisiones subóptimas, "mientras el acceso de las empresas al capital no esté sujeto mayormente a ninguna restricción, las subvenciones no específicas que equivalgan a transferencias fijas -es decir, el tipo de subvención que se examina en el informe de Cabral- no influirán en las decisiones de una empresa en materia de inversiones".[4150] Según el Profesor Greenwald, los fondos consistentes en transferencias (es decir, las subvenciones) sencillamente reemplazarán a los procedentes de otras fuentes (por ejemplo, préstamos) y las decisiones sobre inversiones seguirán sin verse afectadas.[4151] El Profesor Greenwald aduce que una empresa como Boeing, cuyo endeudamiento es relativamente reducido y que regularmente recompra grandes cantidades de sus propias acciones, evidentemente no está sujeta al tipo de restricciones en materia de inversiones que constituyen el fundamento del modelo del Profesor Cabral.[4152] NERA formula una crítica análoga; a su juicio la afirmación de que los aumentos del flujo de caja interno de una empresa conducen a aumentos de la cuantía de las inversiones de esa empresa *no* está claramente respaldada por los estudios publicados sobre la materia.[4153] Además, NERA aduce que el Profesor Cabral no demuestra empíricamente en el caso de Boeing que las subvenciones estén correlacionadas con aumentos de las inversiones.

16. El Profesor Cabral expone en su respuesta varias razones por las que, en su opinión, los argumentos de los Estados Unidos de que las decisiones de Boeing en materia de inversiones no dependen de las variaciones de su flujo de caja no son plausibles. En primer lugar, sostiene que el hecho de que Boeing no tenga restricciones financieras es en sí un resultado de las subvenciones.[4154]

[4148] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182.

[4149] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 60.

[4150] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, páginas 1 y 2.

[4151] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 2.

[4152] El Profesor Greenwald también está en desacuerdo con el Profesor Cabral en cuanto a la interpretación de los estudios económicos sobre la cuestión de si las decisiones de las empresas en materia de inversiones son susceptibles a las variaciones de su flujo de caja. El Profesor Greenwald afirma que en los estudios empíricos por lo general se llega a la conclusión de que si bien muchas empresas tienen un acceso restringido al capital y efectivamente adaptan la cuantía de sus inversiones a los flujos de caja, ciertas empresas como Boeing (que tienen un bajo nivel de endeudamiento y altos niveles de dividendos/recompra de acciones) no están sujetas a ese tipo de restricciones. *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 2.

[4153] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 5.

[4154] El Profesor Cabral considera cuál habría sido la relación deuda-capital de Boeing si ésta hubiera financiado una cantidad equivalente a la cuantía de las subvenciones recibidas en el período 1989-2006 aumentando su nivel de endeudamiento y renunciando a la recompra de acciones. Llega a la conclusión de que Boeing no podría haber sostenido ese nivel de endeudamiento y que, por lo tanto, no podría haber hecho las

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En segundo lugar, aduce que el equilibrio entre los dividendos y las inversiones que aumentan el valor de la empresa depende no sólo de que una empresa se enfrente con restricciones financieras sino también de las imperfecciones del mercado (por ejemplo, las asimetrías de la información entre las empresas y los mercados financieros tienen una influencia muy considerable en el comportamiento de una empresa).[4155] Según el Profesor Cabral, dados esos factores adicionales, una empresa constatará que la decisión óptima será equilibrar sus diversos objetivos y las restricciones que le imponen las diversas fuentes de fondos. Además, el Profesor Cabral aduce que el hecho de que Boeing pueda obtener fondos en préstamo no implica que Boeing no esté sujeto a ninguna "restricción financiera" en el sentido en que se interpreta en el teorema de Modigliani-Miller. Según el Profesor Cabral, los costos relacionados con distintas fuentes de fondos y las señales del mercado relacionadas con esas decisiones pueden hacer que una empresa elija fuentes de capital que en otras circunstancias no serían las más económicas o escoja usos para su capital que en otras circunstancias no serían los óptimos.[4156] Por lo tanto, concluye que, en lo que respecta a su comportamiento en materia de inversiones, "la empresa efectivamente actúa de acuerdo con una función como la que considero en mi modelo".[4157] En tercer lugar, el Profesor Cabral afirma que, de acuerdo con este razonamiento, las declaraciones de los ejecutivos de Boeing y los datos empíricos disponibles contradicen la teoría de los Estados Unidos.[4158]

17. El Profesor Cabral sostiene que, si Boeing no hubiera invertido ninguna de las subvenciones recibidas y en cambio las hubiera distribuido a sus accionistas en forma de dividendos y recompra de acciones, cabría esperar que hubiera una correlación sustancial entre la cuantía histórica de las subvenciones, por un lado, y los dividendos y la recompra de acciones, por otro. Además, el Profesor Cabral aduce que cabría esperar que *no* hubiera ninguna correlación implícita entre los dividendos y la recompra de acciones (que variaría según la cuantía de las subvenciones) y la cuantía del valor de la empresa resultante de las inversiones (que no experimentaría ninguna variación según la cuantía de las subvenciones).[4159] El Profesor Cabral afirma que, contrariamente a lo que cabría esperar si los argumentos de los Estados Unidos fueran ciertos, *no* hay ninguna correlación estadísticamente significativa entre las subvenciones y los dividendos más la recompra de acciones, en tanto que sí *hay* una clara correlación entre el valor de la empresa y los dividendos más la recompra de acciones. Según el Profesor Cabral, estas tendencias concuerdan en gran medida con su modelo y sugieren que Boeing logra un equilibrio óptimo de los beneficios del efectivo distribuido en el presente, las inversiones futuras y el costo de la obtención de fondos.[4160]

---

inversiones que fueron financiadas con las subvenciones; Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 6-8.

[4155] El Profesor Cabral argumenta que, contrariamente a las suposiciones en que se basa el teorema de Modigliani-Miller, debido a las asimetrías de la información (por ejemplo, las empresas pueden conocer los riesgos y el posible rendimiento de las inversiones mejor que los propios inversores), así como de la tributación y la posibilidad de dificultades financieras, las diversas fuentes de fondos *no* son equivalentes; Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 11.

[4156] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 13.

[4157] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 5.

[4158] El Profesor Cabral hace referencia a varias declaraciones de ejecutivos de Boeing que, en su opinión, indican que, en conformidad con la función objetiva de su modelo, el personal directivo de Boeing establece un equilibrio entre el valor directo (es decir, dividendos y recompra de acciones) y el valor indirecto (inversiones en la empresa), y que el personal directivo de Boeing es sensible a las variaciones del flujo de caja.

[4159] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 18.

[4160] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 19 y 20.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

b) Suposición de que Boeing maximiza una función de Cobb-Douglas

18. El Profesor Greenwald aduce que no es apropiado suponer que Boeing maximiza una función de Cobb-Douglas de dividendos e inversiones en relación con el valor de mercado. Explica que, por ejemplo, un consumidor que maximiza una función objetiva de Cobb-Douglas en relación con el nivel de consumo de mercancías gasta una proporción constante fija de su ingreso en cada tipo de mercancía, independientemente de los precios relativos de las mercancías o de su nivel de ingreso. Por lo tanto, si el precio de una mercancía se duplica, el consumidor no aumentaría la proporción de su ingreso destinada a la compra de esa mercancía si no que, más bien, reduciría a la mitad su consumo de esa mercancía. El Profesor Greenwald dice que esta propiedad particular y bien conocida de la función de la utilidad de Cobb-Douglas hace que dicha función sea sumamente inapropiada para describir la forma en que una empresa como Boeing adoptaría en la práctica sus decisiones en materia de inversiones. Además, el comportamiento de Boeing en la práctica contradice en buena medida la suposición de que las subvenciones siempre se dividen proporcionalmente entre dividendos e inversiones.[4161]

19. El Profesor Cabral concuerda con el Profesor Greenwald en que pocas veces se han obtenido resultados satisfactorios al formular modelos de las curvas de la demanda con la función de Cobb-Douglas; no obstante, afirma que no ha utilizado esa función para construir un modelo del equilibrio que debe buscar Boeing en la disyuntiva entre dividendos e inversiones. Según el Profesor Cabral, la función de Cobb-Douglas permite obtener una aproximación útil y precisa de la forma en que Boeing equilibra en la práctica las inversiones que aumentan el valor de la empresa y el rendimiento actual para sus accionistas (sin que ello implique que Boeing emplea expresamente ese modelo para tomar sus decisiones sobre inversiones), hecho confirmado por la relativa estabilidad, en el caso de Boeing, de la relación dividendos-valor de la empresa.[4162]

20. El Profesor Cabral aduce que, de todos modos, el valor de la relación dividendos e inversiones, valor de la empresa que ha calculado como parte de su modelo está muy próximo al que se obtendría calculando el valor de esa misma relación sobre la base de los datos correspondientes a 2000-2006, lo cual demuestra que la función que eligió era apropiada. También dice que realizó amplios análisis de sensibilidad como parte de su informe inicial, para asegurarse de que sus resultados no dependieran de manera crítica del valor de determinados parámetros clave, y comprobó que efectivamente no dependían de ello.[4163]

c) Un modelo estático que impone restricciones no realistas a las fuentes y usos del efectivo de Boeing

21. Según NERA, si bien el modelo de la función objetiva del Profesor Cabral está basado en un tipo de investigación que trata de determinar cómo administra una empresa sus fuentes y usos del efectivo para maximizar el valor de su capital social, se aparta del enfoque adoptado en los modelos utilizados en esos estudios "al imponer restricciones no realistas con respecto a las fuentes y usos del efectivo", y en que esas restricciones determinan los resultados del modelo.[4164] NERA observa que el modelo permite: i) únicamente dos usos del efectivo de que dispone Boeing, a saber, dividendos e inversiones; y ii) únicamente tres tipos de inversión, a saber, reducciones de los precios relacionadas con las actividades de investigación y desarrollo, reducciones de los precios relacionadas con la curva

---

Además, el Profesor Cabral aduce que su modelo capta apropiadamente este equilibrio de transacción mediante una función objetiva reducida.

[4161] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 3.

[4162] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 22-30.

[4163] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 26.

[4164] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 4.

de aprendizaje y reducciones de los precios relacionadas con los costos por cambio de proveedor; además, no tiene en cuenta otros usos del efectivo (por ejemplo, el reembolso de la deuda, las adquisiciones, las aportaciones a la caja de pensiones de la empresa y el pago de gastos de explotación y de intereses). Además, NERA argumenta que el modelo del Profesor Cabral no tiene en cuenta el efecto de otras fuentes de efectivo (por ejemplo, las ganancias de Boeing, las variaciones del capital de explotación neto, el efectivo procedente de la venta de bienes, el acceso a financiación externa, la emisión de acciones). Según NERA, estas restricciones básicamente garantizan el resultado de que, cuando quiera que Boeing recibe una subvención, aumenta sus gastos de inversión.[4165]

22. NERA también alega que los modelos de inversión utilizados en los estudios sobre el tema se refieren a varios períodos y son dinámicos, y en ellos las empresas responden constantemente a las condiciones económicas o a sus propias circunstancias, actuales y previstas, adaptando sus fuentes y usos del efectivo a fin de maximizar el valor de su capital social.[4166] NERA aduce que, en contraposición, el modelo del Profesor Cabral es estático y produce el resultado, "carente de todo realismo", de que Boeing entre 1989 y 2006 tomó cada año la misma decisión sobre el empleo del efectivo procedente de sus subvenciones (es decir, que en ese período invirtió el 85 por ciento de cada dólar de subvención), prescindiendo del ciclo económico y de otros factores que afectaran a sus fuentes y usos de los fondos.[4167] NERA considera que, si bien el modelo de Cabral se define como problema de maximización en el que se maximiza el capital social de la empresa, se trata de un problema restringido de manera no realista, porque en el modelo Boeing sólo puede tomar una decisión: la asignación del efectivo al pago de dividendos o a inversiones. Según NERA, el modelo de Cabral, sobre la base de "una suposición y no de una teoría bien definida respaldada por un análisis empírico", impone a Boeing un equilibrio entre dividendos e inversiones en la que Boeing no cuenta con fondos suficientes para poner en práctica el programa de inversiones deseado.[4168]

23. A modo de respuesta a las críticas de que su modelo conduce a la conclusión no realista de que Boeing asigna cada año una proporción constante de la subvención (el 85 por ciento) a la realización de inversiones, prescindiendo de la situación económica general o del ciclo económico, el Profesor Cabral señala que los suyos son cálculos del "efecto medio" y que, si bien esos cálculos pueden ser demasiado altos o demasiado bajos en determinados años, como promedio, "son básicamente correctos y representan una aproximación razonable de la realidad".[4169] Para demostrar este punto, el Profesor Cabral observa que si el período 2000-2006 se divide en dos subperíodos, las diferencias en los valores de los parámetros resultantes son mínimas (en lugar de destinarse el 85 por ciento de la subvención a inversiones, calcula que, en 2000-2003, se destinó el 87 por ciento a inversiones y en 2004-2006, el 83 por ciento). Señala que en estos dos subperíodos, la situación económica en el sector de las LCA fue marcadamente diferente.[4170]

[4165] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 4.

[4166] NERA da algunos ejemplos de los tipos de restricciones financieras que se consideran en las publicaciones sobre la materia y se incorporan en los modelos o se utilizan en pruebas empíricas. NERA aduce que el modelo de Cabral no contiene ningún elemento de esas numerosas publicaciones que permite que los modelos utilizados reflejen el grado de restricción financiera de una empresa, ni está basado en un análisis empírico para determinar si el modelo aplicable a Boeing debería construirse como si la empresa estuviera sujeta a restricciones financieras importantes; *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 9.

[4167] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 5.

[4168] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 8.

[4169] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 43.

[4170] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 44.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

d) La suposición de que las subvenciones en especie y las subvenciones directas son funcionalmente equivalentes

24. El Profesor Greenwald impugna la afirmación del Profesor Cabral de que el valor de las subvenciones en especie (es decir, no monetarias) puede medirse sobre la base del costo que tendría que haber tenido para Boeing lograr el valor efectivo generado por las subvenciones en especie. Según el Profesor Greenwald, esta afirmación plantea un problema ya que se da por supuesto que el costo de lograr el mismo valor efectivo que las subvenciones en especie puede determinarse prescindiendo de otras variables (por ejemplo, la situación financiera de Boeing, la cuantía de las subvenciones en efectivo, los precios de la mano de obra y otros insumos, los niveles de producción), cuando en general, ello no es posible.[4171] El Profesor Cabral responde que, al contrario, es más probable que la NASA esté en mejores condiciones de hacer lo que hace que Boeing, y que, por lo tanto, su suposición efectivamente subestima el efecto de las subvenciones en especie otorgadas por la NASA.[4172]

e) La suposición de que la preferencia de Boeing por los dividendos es comparable al valor total de mercado de Boeing

25. Aparte del empleo de una función de Cobb-Douglas, el Profesor Greenwald también considera que es erróneo el uso por el Profesor Cabral, en la misma función, de los dividendos (que son corrientes anuales de fondos) y el valor total de mercado de la empresa (las acciones, cuyo valor se fija en un momento dado).[4173] El Profesor Greenwald alega que, como resultado, el Profesor Cabral puede afirmar que, debido a que los dividendos anuales constituyen una pequeña proporción del valor de mercado de la empresa, Boeing destinará al pago de dividendos una proporción igualmente reducida de toda corriente adicional de fondos que reciba. El Profesor Greenwald dice que el Profesor Cabral debería haber hecho que Boeing maximizara una función de los dividendos y de las *variaciones* del valor de mercado, o una función del valor actual neto de los dividendos y el valor de mercado de la empresa.[4174] En respuesta a esa crítica, el Profesor Cabral reconoce la importancia de hacer una distinción entre el capital social y las corrientes de fondos, pero demuestra que la reconfiguración de su análisis utilizando el equivalente en corrientes de fondos del valor de la empresa junto con los dividendos (o viceversa) no cambia los resultados.[4175]

f) Críticas de la estimación del Profesor Cabral de los valores de determinados parámetros

26. NERA también critica la estimación de los valores de determinados parámetros hecha por el Profesor Cabral. Por ejemplo, NERA considera que los parámetros que calcula el Profesor Cabral para medir la importancia relativa de los dividendos en contraposición a otras oportunidades de inversión para los accionistas (es decir, los parámetros clave para obtener el resultado de que Boeing asignaría 15 centavos de cada dólar adicional al pago de dividendos y 85 centavos a inversiones) son: i) contrarios a la intuición, por cuanto implican que a medida que aumenta la tasa de rendimiento de una posible inversión, Boeing reducirá sus inversiones y aumentará sus pagos a los accionistas; ii) no están basados en datos empíricos de Boeing, o iii) no se encuentran en las obras generales publicadas sobre el comportamiento de una empresa en materia de inversiones, y parecen haberse utilizado

[4171] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 5.

[4172] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 33.

[4173] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 3.

[4174] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 4.

[4175] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 21-30. El Profesor Cabral aduce que si el valor actual de la empresa es equivalente a una anualidad a perpetuidad, se puede demostrar que la función objetiva utilizada únicamente variaría conforme a una constante multiplicativa que no afecta a los resultados del modelo.

únicamente en el modelo de Cabral.[4176] Además, NERA argumenta que la estimación del Profesor Cabral, de que Boeing destinaría 85 centavos de cada dólar de subvención a inversiones adicionales parece extraordinariamente alta para una empresa como Boeing, que tiene todas las características de una empresa sin restricciones financieras (es decir, una gran empresa con acceso a los mercados mundiales de capital y un conjunto muy diverso de accionistas, tanto particulares como instituciones y empresas, y sobre la cual divulgan una gran cantidad de información las entidades de calificación de solvencia y los analistas de acciones).[4177] NERA aduce que no hay ninguna señal de que Boeing haya tenido un déficit de caja durante el período abarcado por el análisis del Profesor Cabral; al contrario, los datos financieros de Boeing indican que incluso si se hubieran retirado las supuestas subvenciones en efectivo, Boeing habría seguido generando efectivo en cantidades más que suficientes para financiar su programa de inversiones.[4178]

27. Estas consideraciones conducen a la crítica siguiente de NERA sobre el modelo de Cabral, a saber, que el Profesor Cabral no pone a prueba empíricamente su validez, no sólo como modelo para predecir el comportamiento de las empresas en materia de inversiones, sino también como modelo de cómo invertiría Boeing toda subvención que recibiera. Según NERA, es particularmente necesario hacer pruebas empíricas del modelo del Profesor Cabral, debido a: i) su estructura básica, que es diferente a otros modelos económicos del comportamiento de las empresas en materia de inversiones, y ii) sus dudosas implicaciones, incluso la de que los accionistas preferirían recibir mayores dividendos cuando *aumentara* el rendimiento previsto de las inversiones de la empresa, y que una empresa como Boeing tiene tantas restricciones financieras que aumentaría su gasto en inversiones destinando a ese fin el 85 por ciento de cualquier subvención que recibiera.[4179]

28. En su respuesta, el Profesor Cabral señala la estabilidad efectiva de esta relación en los datos de Boeing correspondientes a 1989-2006; hace un análisis de regresión de la relación valor de la empresa-dividendos y obtiene un coeficiente que es muy parecido a la estimación obtenida en su modelo. Por último, en lo que respecta a la observación de los Estados Unidos de que su modelo implicaría un aumento de los pagos en concepto de dividendos cuando hubiera oportunidades de inversión que ofrecieran un mejor rendimiento, el Profesor Cabral explica la diferencia entre la calibración del modelo, a la que debería aplicarse la relación a la que aluden implícitamente los Estados Unidos, y la estática comparativa, que muestra la reacción de un modelo a un cambio exógeno de sus valores de equilibrio. El Profesor Cabral explica que la mencionada relación entre los dividendos y la tasa de rendimiento marginal de las inversiones es resultado de un proceso de "retroingeniería" que es parte de la calibración del modelo y mediante el cual se trata de derivar parámetros del modelo que sean compatibles con los datos históricos. En otras palabras, una tasa marginal de rendimiento de las inversiones elevada implica que las empresas asignan un alto coeficiente de ponderación a los dividendos; de lo contrario, la empresa habría hecho inversiones de mayor cuantía, cuyo resultado habría sido una tasa marginal de rendimiento más baja. En cambio, el Profesor Cabral muestra que el resultado, según la estática comparativa, de una perturbación positiva de la rentabilidad es un aumento de la cuantía de las inversiones y no de la cuantía de los dividendos, que figura como factor multiplicativo en su modelo.[4180]

29. El Profesor Cabral descarta, por considerarla inapropiada, la crítica de NERA de que no ha sometido su modelo a pruebas empíricas utilizando datos reales. Explica que ha abordado la falta de determinados datos de Boeing incluyendo un análisis de sensibilidad, que determina de qué forma las variaciones de las estimaciones de determinados datos afectarían en último término sus cálculos de los

[4176] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, páginas 10 y 11.
[4177] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 11.
[4178] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 11.
[4179] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 12.
[4180] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 34-41.

efectos sobre los precios que habría obtenido con su modelo. El Profesor Cabral señala su conclusión, derivada de ese análisis, de que aun cuando los parámetros pertinentes variaran de manera significativa, ello no alteraría de manera sustancial los resultados del modelo.[4181]

C. EL MODELO DE LA COMPETENCIA DE PRECIOS

1. Estructura y mecánica del modelo de la competencia de precios

30. Como se ha mencionado, el principal propósito de este segundo modelo es determinar cómo divide Boeing las subvenciones entre tres tipos de inversión: i) "la fijación agresiva de los precios" resultante de las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje; ii) "la fijación agresiva de los precios" debido a los costos que deberían absorber los compradores por cambio de proveedor, y iii) los gastos en actividades de investigación y desarrollo.[4182]

31. El Profesor Cabral escoge como marco básico un modelo típico de la competencia de precios de Hotelling en un mercado duopolístico. Las características fundamentales de ese modelo son que la competencia entre dos competidores está basada en el precio (en lugar de las cantidades) y que los productos están diferenciados. Cuanto más diferenciados los productos, menos probable es que los productores rebajen los precios hasta llegar al costo medio (el resultado del modelo de la competencia de precios de Bertrand). Si bien el Profesor Cabral emplea el marco básico de Hotelling, introduce una nueva variable que denota la calidad, o el "valor" del producto (z). Una característica importante del modelo del Profesor Cabral es que los aumentos de la calidad de los productos conducen a un aumento de los precios nominales, pero a una *reducción* de los precios ajustados según la calidad. Dicho de otro modo, cuando una empresa aumenta la calidad de sus productos, el Profesor Cabral da por supuesto que la empresa aumentará el precio de esos productos, pero ese aumento será menor que el valor intrínseco de ese incremento de la calidad. El Profesor Cabral no explica por qué o de qué manera este resultado más bien mecánico de su definición de "precio ajustado en función de la calidad" es necesariamente compatible con el comportamiento óptimo de una empresa. Además, el Profesor Cabral emplea una relación fija de 2 a 3 entre los precios y la reducción de los costos, basándose en la configuración más sencilla posible del modelo de Hotelling.

32. El Profesor Cabral considera que Boeing básicamente realiza tres tipos de "inversiones", entendiendo por "inversión" "el gasto realizado en el presente que aumenta los beneficios en el futuro".[4183] Los dos primeros tipos de inversión están relacionados con "la fijación agresiva de los precios" de los nuevos modelos de aeronaves y de los modelos ya establecidos en el mercado. El tercero consiste en gastos de desarrollo (y predesarrollo) para producir las nuevas aeronaves o para aumentar el valor de las que están en vías de desarrollo, gastos que se examinan en más detalle en la sección c) *infra*.

a) La "fijación agresiva de los precios" de nuevas aeronaves que denota las eficiencias resultantes de la curva de aprendizaje

33. Según el Profesor Cabral, la fijación agresiva de los precios de los *nuevos modelos* de aeronaves (es decir, de aeronaves en las etapas iniciales de producción) hace que aumente el número de ventas durante el año en curso y, como resultado de la dinámica de la curva de aprendizaje, da

[4181] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 58.

[4182] Como se señala en el examen del modelo de la función objetiva, los valores de los primeros dos tipos de inversión se incorporan en los parámetros de ese modelo para llegar a la conclusión de que se destinarán a inversiones 85 centavos de cada dólar adicional de subvención para aumentar el valor de la empresa.

[4183] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 27.

lugar a una reducción de los costos de producción en los años subsiguientes.[4184] La "curva de aprendizaje" se refiere a la correlación negativa entre la producción acumulada y el costo unitario: cuanto mayor es el número de aeronaves de un tipo determinado que produce una empresa, menor es el costo de producir la unidad siguiente de ese tipo de aeronave.[4185]

34. El Profesor Cabral procede a estimar el valor en dólares de la inversión de Boeing en la fijación agresiva de los precios a lo largo de la curva de aprendizaje. Considera que tres elementos definen la curva de aprendizaje: i) el costo de la primera unidad de producción; ii) cuán pronunciada es la curva, y iii) el número de unidades una vez que termina el proceso de aprendizaje. El Profesor Cabral observa que los estudios anteriores sobre la fabricación de aeronaves parecen indicar que las curvas de aprendizaje son muy pronunciadas, lo cual da a los fabricantes de LCA un incentivo para fijar agresivamente los precios a fin de generar más ventas y acelerar la caída de la curva a fin de reducir los costos de producción por unidad. Sus cálculos se basan en la suposición de que la curva de aprendizaje es particularmente pronunciada durante la producción de las primeras 100 unidades de cualquier modelo de LCA, y que Boeing fija precios estratégicamente, como si los costos de las aeronaves producidas en el tramo más pronunciado de la curva de aprendizaje fueran iguales a los de las aeronaves producidas al final de la curva (vale decir, los de aproximadamente la 200ª unidad).[4186]

35. Como la curva de aprendizaje representa el costo como función del aprendizaje a medida que aumenta la producción, el Profesor Cabral vincula esta "función del costo" a la fijación de los precios utilizando una fórmula para determinar el nivel de producción que constituye el "umbral de rentabilidad" (que, según sus estimaciones, basadas en informes sobre el umbral de rentabilidad de los modelos A380, A350 y 787, es de 300 unidades).[4187] Utilizando, entre otras estimaciones de los parámetros, datos sobre el promedio de las ventas anuales de aeronaves y el promedio de los gastos en actividades de desarrollo entre 2000 y 2006, el Profesor Cabral procede a calcular el otro parámetro desconocido, es decir, el costo de la primera unidad. Así puede calcular seguidamente el costo de producción más alto posible para Boeing, que no tiene en cuenta el efecto de las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje, así como el costo de producción más bajo posible, cuando la curva es plana.[4188]

36. El Profesor Cabral estima que, en el caso de una "aeronave típica de Boeing" durante la etapa de producción de las primeras 100 unidades, la curva de aprendizaje implica que el precio por avión es 9,53 millones de dólares más bajo que el normal.[4189] Esta estimación se basa en una aeronave típica de Boeing (en cuanto al número de asientos, el precio y el número de unidades entregadas por año), a partir de datos sobre las entregas de aeronaves de Boeing y estimaciones de los precios de

---

[4184] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 27.

[4185] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 53.

[4186] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 59.

[4187] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 57.

[4188] La diferencia entre estas dos cifras sobreestimaría la cuantía de la pérdida media si no se tuvieran en cuenta los efectos de la curva de aprendizaje, porque los fabricantes seguirían produciendo más de una unidad, fijarían para cada una un precio en función del costo y la curva de aprendizaje descendería. Por lo tanto, el Profesor Cabral da por supuesto que Boeing fijaría los precios de sus aeronaves aproximadamente en la mitad de la curva de aprendizaje, como promedio, hasta un punto en que las reducciones de los costos fueran menos pronunciadas (da por supuesto que ese punto es el de 100 unidades, sin ofrecer nada que justifique esta suposición); Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 60.

[4189] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 60.

mercado (sobre la base de un descuento del 45,75 por ciento con respecto a los precios de lista publicados) de los diversos modelos de aeronaves de Boeing.[4190] El Profesor Cabral también estima que el 13,5 por ciento de las aeronaves vendidas por Boeing son "nuevas" en el sentido de que Boeing se encuentra en el tramo pronunciado de la curva de aprendizaje.[4191] En otras palabras, hubo reducciones de los costos por valor de 9,53 millones de dólares relacionadas con la curva de aprendizaje respecto del 13,5 por ciento de un promedio anual de 378 entregas por año. Por lo tanto, el Profesor Cabral concluye que la inversión anual de Boeing en "la fijación agresiva de los precios" debida a la curva de aprendizaje fue de 483 millones de dólares.[4192]

b) La "fijación agresiva de los precios" que implican los costos por cambio de proveedor para los compradores

37. El Profesor Cabral considera que el aumento de las ventas actuales mediante la fijación agresiva de los precios a título de "inversión" también ocurre en el caso de las *aeronaves ya establecidas en el mercado* como consecuencia del fenómeno de los costos, para los compradores, por cambio de proveedor. Estos son los costos que representa el cambio de proveedor para los compradores que explotan una determinada familia de aeronaves (costos atribuibles a la capacitación de los pilotos, el mantenimiento de las aeronaves, etc.). El Profesor Cabral afirma que, en la medida en que un comprador esté interesado en comprar aviones de la misma familia en el futuro, el hecho de haber adquirido esas aeronaves a un determinado proveedor aumenta las probabilidades de que se vuelva a elegir a ese proveedor la próxima vez. Por esa razón, el Profesor Cabral alega que, desde un punto de vista estratégico, tiene sentido que Boeing fije agresivamente los precios de sus modelos de LCA ya establecidos en el mercado cuando se trate de vender unidades a *nuevos clientes*.[4193]

38. El Profesor Cabral estima la cuantía en dólares de las subvenciones dirigidas a nuevos compradores de aeronaves Boeing que puedan volver a comprarlas en el futuro. Lo hace interpretando la función de la demanda de Hotelling como "la probabilidad de que se repita la venta", y resolviendo esta función respecto de los costos por cambio de proveedor (expresando otras variables como la elasticidad de la demanda y la probabilidad de cambiar de proveedor, tomando los valores de estos parámetros de otros estudios sobre LCA y utilizando sus propias estimaciones, respectivamente).[4194] Por consiguiente, el Profesor Cabral estima en términos porcentuales cuánto más altos serían los precios si Boeing no tuviera en cuenta los costos por cambio de proveedor. Calcula que esos costos dan lugar a un descuento de los precios del 25 por ciento de las *ventas actuales* cuando Boeing vende aeronaves a nuevos clientes a fin de asegurar su fidelidad, ya que deberían absorber los costos de cambiar de proveedor si en el futuro compraran aeronaves de Airbus. Como la fijación de los precios para tener en cuenta los costos por cambio de proveedor se aplica a los nuevos compradores, el Profesor Cabral estima también el promedio de las ventas anuales de Boeing

[4190] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 52. El resultado es que "la aeronave Boeing de tipo corriente" del Profesor Cabral tiene una capacidad de 190 pasajeros y un precio de mercado de 54,7 millones de dólares, y se entregan 378 unidades por año.

[4191] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 70.

[4192] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 60.

[4193] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4. El Profesor Cabral considera que el beneficio estratégico de la subvención de las ventas de aeronaves ya establecidas en el mercado también se aplica, "aunque en menor medida", en el caso de los compradores existentes (es decir, los actuales clientes).

[4194] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 65. El Profesor Cabral dice que su estimación de que la probabilidad de cambiar de proveedor es de un 25 por ciento es compatible con las modalidades observadas de la demanda de aeronaves de fuselaje ancho.

a líneas aéreas que no hayan comprado previamente una aeronave de la misma familia *y la misma generación*. Sobre la base de los datos de Boeing correspondientes a 2000-2006, ese porcentaje es del 37,4 por ciento.[4195] Por lo tanto, el Profesor Cabral llega a la conclusión de que en el 37,4 por ciento de las 378 entregas de aeronaves anuales se hicieron descuentos del 25 por ciento respecto de un precio medio de mercado de 54,7 millones de dólares. Esto corresponde a una "inversión" media anual de 1.936 millones de dólares en "la fijación agresiva de los precios" teniendo en cuenta los costos por cambio de proveedor.[4196]

c) Los gastos en investigación y desarrollo pueden considerarse equivalentes a reducciones futuras de los precios cuando el precio se considera la base del "precio efectivo por unidad de valor"

39. El Profesor Cabral considera que, cuando las subvenciones se aplican a inversiones en la fijación agresiva de los precios de nuevas aeronaves (curva de aprendizaje) o de aeronaves ya establecidas en el mercado que se venden a nuevos clientes (costos por cambio de proveedor), su efecto es "inmediato".[4197] Sin embargo, el efecto de la parte de cada dólar de subvención que se asigna a inversiones en investigación y desarrollo "se hace sentir únicamente en los precios futuros".[4198] Su razonamiento es que el aumento de las inversiones en investigación y desarrollo permitirán producir aeronaves de mejor calidad y que, por lo tanto, "los compradores estarán más dispuestos a pagar".[4199] Según el Profesor Cabral, si los precios nominales de las LCA no cambiaran, el "precio efectivo por unidad de valor" sería más bajo. Dicho de otro modo, un gasto mayor en investigación y desarrollo conduce a un aumento de los precios nominales pero a precios más bajos por unidad de valor.[4200] El Profesor Cabral llega a la conclusión de que Boeing puede así cobrar un el "precio" más bajo por cada unidad de "valor de la aeronave".[4201] Sobre la base de los datos de Boeing correspondientes a 2000-2006, determina que el gasto medio anual en investigación y desarrollo ha sido de 1.073 millones.[4202] Como se ha señalado, el efecto en los precios del gasto anual en investigación y desarrollo se hace sentir en los precios durante todo el ciclo de vida útil del diseño de una aeronave. El efecto total sobre los precios de las subvenciones para actividades de investigación y desarrollo en un año dado depende, por lo tanto, de las subvenciones otorgadas con ese fin durante el año en curso y en años anteriores.[4203]

[4195] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 67.

[4196] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 68.

[4197] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE- Prueba documental 4, párrafo 69.

[4198] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 72.

[4199] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 72.

[4200] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 72.

[4201] El Profesor Cabral también considera que el precio por unidad de valor (o "precio rectificado") es el factor determinante pertinente de la demanda del mercado, conclusión que intenta demostrar formalmente.

[4202] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 45, cuadro 2.

[4203] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, párrafo 85, cuadro 5.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

2. Críticas de los Estados Unidos y respuestas del Profesor Cabral

a) La teoría del Profesor Cabral sobre cómo actuaría Boeing no concuerda con los datos empíricos relativos a las estrategias de fijación de precios que Boeing aplicó en el período de 2000 a 2006

40. Los Estados Unidos aducen que las implicaciones de la teoría del Profesor Cabral acerca de cómo habría actuado Boeing en los mercados de LCA no están respaldadas por los hechos que efectivamente ocurrieron en los mercados. Los Estados Unidos sostienen que, en el período 2000-2006, la cuota de Boeing del mercado mundial de LCA, según el volumen de entregas, se *redujo* del 61 al 47 por ciento, lo cual indica que, lejos de fijar precios "agresivamente", Boeing vio socavada su posición de manera sistemática por los precios *más bajos* de Airbus, que obtuvo la cuota de mercado que perdió Boeing.[4204]

41. Según los Estados Unidos, Boeing en realidad se *resistió* a reducir sus precios en respuesta a la subvaloración de precios de Airbus hasta 2004, cuando ya no pudo absorber las consiguientes pérdidas de su cuota de mercado. Los Estados Unidos aducen que Boeing se resistió a reducir sus precios durante todo ese tiempo debido a los considerables costos a largo plazo que entrañan esas reducciones de precios, que tienden a condicionar el mercado para exigir precios más bajos. A este respecto, los Estados Unidos formulan una nueva crítica del análisis del Profesor Cabral; a saber, que el Profesor Cabral parte del supuesto de que "la fijación agresiva de los precios" aumenta el valor de la empresa, sin tener en cuenta sus consecuencias negativas para el valor de mercado de la empresa.[4205]

42. En respuesta a estas críticas, las Comunidades Europeas aducen que el modelo de Cabral no analiza el número absoluto de entregas ni las cuotas de mercado de Boeing y Airbus, sino los efectos *marginales*, sobre los precios de los pedidos, de las subvenciones adicionales otorgadas a Boeing. Las Comunidades Europeas afirman que el modelo no responde a la pregunta de si la cuota de mercado de Boeing efectivamente aumentó o se redujo en algún momento como consecuencia de los efectos marginales en los precios de los pedidos, ni es pertinente la pregunta a la evaluación de la exactitud del modelo.[4206]

b) Naturaleza de los incentivos en materia de precios en relación con las eficiencias relacionadas con la "curva de aprendizaje"

43. Los Estados Unidos concuerdan con el Profesor Cabral en que durante la producción de aproximadamente el primer centenar de unidades de una nueva aeronave aumentan de manera significativa las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje.[4207] No obstante, los Estados Unidos afirman que el Profesor Cabral se equivoca al afirmar que un fabricante de LCA rebajará sus precios *en el contexto de una campaña de ventas* para obtener los beneficios relacionados con la curva de aprendizaje. Según los Estados Unidos, las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje se tienen en cuenta en los costos previstos de un fabricante en el *momento en que se toma la decisión de*

[4204] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 858.

[4205] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 859. Los Estados Unidos argumentan que en un análisis sólido de la propensión de una empresa a invertir sus fondos en "la fijación agresiva de los precios" en lugar de distribuir esos fondos a sus accionistas se tendría que haber tenido en cuenta el costo de esa fijación agresiva de los precios en términos de la reducción del margen de beneficio y el efecto de una reducción de ese margen en el valor de mercado de la empresa.

[4206] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 781.

[4207] Los Estados Unidos señalan que tienen "graves reservas" acerca de la conclusión del Profesor Cabral de que las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje ocurren *únicamente* durante la producción de las primeras 100 unidades, pero parten del supuesto *arguendo*, a los efectos del presente examen, de que esa suposición no es incorrecta; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 848, nota 1043.

comenzar a fabricar una aeronave.[4208] En ese momento, el fabricante hace proyecciones de sus objetivos en materia de precios de la nueva aeronave que, durante su ciclo de vida útil previsto, deben sobrepasar los costos medios de producción del fabricante, calculados incluyendo todos los elementos posibles, en medida suficiente para justificar la inversión.[4209] Según los Estados Unidos, en esas proyecciones de precios se tienen en cuenta las concesiones que se otorgan normalmente a los compradores de la primera unidad antes de que el volumen de producción sea suficiente para generar eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje. Los Estados Unidos argumentan que, debido a que la curva de aprendizaje se tiene en cuenta en los objetivos sobre precios en el momento de iniciarse el programa, no se prevé ningún ajuste posterior de los precios en relación con la curva de aprendizaje en el contexto de una campaña de ventas.[4210]

44. Los Estados Unidos también consideran que el Profesor Cabral se equivoca al afirmar que las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje se aplican a la producción de las primeras 100 unidades de cada una (o de cualquiera) de las *variantes subsiguientes* de un nuevo modelo.[4211] Los Estados Unidos aducen que *ninguna* de las 2.640 entregas de LCA de Boeing entre 2000 y 2006 -que constituyen la base del análisis del Profesor Cabral- trajo aparejados beneficios significativos en relación con la curva de aprendizaje, es decir, la producción de cada uno de los principales modelos entregados entre 2000 y 2006 sobrepasó las 100 unidades antes del año 2000.[4212] Los Estados Unidos sostienen que, entre 2000 y 2006, las inversiones de Boeing en la fijación de precios para esas ventas en relación con la curva de aprendizaje fueron en realidad iguales a "cero" o "próximas a cero", y no de 438 millones por año, como calcula el Profesor Cabral.[4213]

45. NERA aduce también que, aunque no cabe duda de que los efectos relacionados con la curva de aprendizaje y asociados con la fabricación de LCA son "sustanciales", no tienen ninguna influencia directa en la fijación de los precios de las LCA.[4214] NERA está de acuerdo en que los fabricantes de LCA fijan el precio de las primeras unidades de esas aeronaves como si ya hubieran llegado al extremo más bajo de la curva de aprendizaje; no obstante, NERA argumenta que esta es una característica de la índole de la producción y la competencia en el sector, y que ocurriría tanto si un fabricante de LCA hubiera recibido subvenciones como si no las hubiera recibido.[4215] Según NERA, el Profesor Cabral implícitamente da por supuesto en su análisis que, si no hubiera habido subvenciones, Boeing no habría fijado precios como si se encontrara en el extremo más bajo de la curva de aprendizaje y que, si hubiera recibido subvenciones de menor cuantía, habría aumentado los precios de sus LCA para sus primeros clientes.[4216] NERA considera que este es un defecto fundamental del análisis del Profesor Cabral.

[4208] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 848.

[4209] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 848.

[4210] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 848. Los Estados Unidos se refieren a una declaración de Clay Richmond, Vicepresidente de Gestión de Ingresos de Boeing Commercial Airplanes, que declara que "{l}as eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje, si bien se incluyen en las proyecciones de costos del programa de Boeing, no se toman en consideración por separado en la fijación de precios de las campañas de ventas", *Statement of Clay Richmond*, Estados Unidos - Prueba documental 275, párrafo 3.

[4211] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 847.

[4212] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 853.

[4213] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 853.

[4214] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 13.

[4215] NERA aduce que la intensa competencia entre Airbus y Boeing para poner en venta nuevos modelos de aeronaves que tuvieran aceptación general significa que ambas empresas *deben* fijar los precios de cara al futuro; no pueden aspirar a tener éxito cobrando precios más altos a los primeros compradores para tener en cuenta los costos más elevados de la producción de esos primeros aviones. *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

[4216] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

46. NERA también critica la cuantificación del Profesor Cabral de las reducciones de precios relacionadas con la curva de aprendizaje por basarse en la existencia de los efectos de una curva pronunciada respecto de las primeras 100 unidades de cada *versión* de cada modelo de LCA de Boeing entre 1989 y 2006 (por ejemplo, se dio por supuesto, respecto de cada uno de los Boeing 737-600, 737-700, 737-800 y 737-900, que hubo efectos de una pronunciada curva de aprendizaje durante la producción de las primeras 100 unidades de cada versión).[4217] NERA considera que esto no refleja la realidad de la producción de LCA. Por ejemplo, NERA observa que, dado que las cuatro versiones actuales del modelo 737 se montan en la misma fábrica y tienen el mismo tipo de ala, fuselaje, cabina del piloto y la mayor parte de otros componentes, no hay ninguna razón para pensar que cada una de las cuatro versiones de cada modelo de LCA se beneficia separadamente de los efectos de curvas de aprendizaje que son particularmente pronunciadas durante la fabricación de las primeras 100 unidades.[4218]

47. Las Comunidades Europeas responden a estas críticas de la siguiente manera. En primer lugar, con respecto a la crítica de que los efectos de la curva de aprendizaje se tienen en cuenta en los objetivos sobre precios en el momento de ponerse en marcha un programa de producción de LCA, y no en el contexto de ajustes de los precios de una campaña de ventas, las Comunidades Europeas observan que el experto de Boeing en quien los Estados Unidos basan su declaración de que las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje no se tienen en cuenta por separado al fijar precios para una venta determinada, sino que se incluyen en las proyecciones de Boeing de los costos del programa, lejos de contradecir el razonamiento del Profesor Cabral, confirman que Boeing tiene un incentivo para ofrecer concesiones adicionales al vender las primeras aeronaves con arreglo a un programa de producción de un nuevo modelo de LCA (y efectivamente lo hace).[4219] Según las Comunidades Europeas, el interés de Boeing en convencer al mercado de que la demanda es muy considerable y, por esa razón, el descenso de la curva de aprendizaje se ve afectado por los fondos de subvenciones con que cuenta para justificar su aceptación de márgenes más bajos en determinadas ventas.[4220]

48. En segundo lugar, las Comunidades Europeas rechazan la crítica de los Estados Unidos de que las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje tampoco se aplican a las primeras 100 unidades de *variantes* subsiguientes de modelos de LCA. Las Comunidades Europeas sostienen que las "pruebas disponibles" muestran que los efectos de la curva de aprendizaje se sienten durante todo el ciclo de producción de una aeronave, y que hay efectos adicionales de esa índole en el caso de los nuevos modelos de una familia de aeronaves. Sobre esa base, las Comunidades Europeas aducen que, por lo tanto, la estimación del Profesor Cabral del porcentaje de aeronaves de Boeing que resultó beneficiado por los efectos de la curva de aprendizaje en el período de 2000-2006 es razonable.[4221]

[4217] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

[4218] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 15.

[4219] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 771. Las Comunidades Europeas señalan que el experto de Boeing es James Hayes, Director para la Fijación de Precios del modelo 787 de Boeing, pero el experto de Boeing en realidad es Clay Richmond (véase la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 847 y 848).

[4220] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 771.

[4221] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 772. Las Comunidades Europeas argumentan que, en todo caso, el análisis de sensibilidad del Profesor Cabral demuestra que incluso cuando la proporción de aeronaves que resultara beneficiada por los efectos de la curva de aprendizaje fuera considerablemente más baja que el parámetro del modelo, el efecto general en sus conclusiones es insignificante.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c) Estimación de la medida en que los precios se ven afectados por los costos de los compradores por cambio de proveedor

49. Los Estados Unidos reconocen que, a diferencia del efecto de las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje, el fenómeno de los costos por cambio de proveedor sí ocurre en el contexto específico de las campañas de ventas. No obstante, los Estados Unidos aducen que el Profesor Cabral se equivoca al atribuir costos por cambio de proveedor a ventas en las que no los hubo, y de ese modo exagera en gran medida la frecuencia con que Boeing considera la posibilidad de otorgar concesiones en materia de precios en razón de esos costos. Según los Estados Unidos, los costos por cambio de proveedor surgen cuando una línea aérea decide comprar aeronaves de la generación actual a un nuevo proveedor, en lugar de comprarlas a su proveedor actual. Los Estados Unidos dicen que, al contrario, las concesiones en materia de precios relacionadas con los costos por cambio de proveedor no se tienen en cuenta en las ventas de: i) un nuevo tipo de LCA (por ejemplo, el 787); ii) una *nueva generación* de un tipo de aeronave que ya explota la línea aérea (por ejemplo, la compra de un 737-800 por una línea aérea que utiliza aviones 737-300), o iii) una *nueva variante* de un tipo de aeronave que ya utiliza la línea aérea (por ejemplo, la compra de un 737-800 por una línea aérea que utiliza aviones 737-700).[4222]

50. Los Estados Unidos aducen que el Profesor Cabral se equivoca al asignar costos por cambio de proveedor a todas las compras de las líneas aéreas que no hayan comprado antes aeronaves de la misma *generación* y la misma familia, y por lo tanto calcula que Boeing efectuó el 37,4 por ciento de sus ventas a nuevos compradores de esa familia particular de aeronaves.[4223] Según los Estados Unidos, un análisis de las 2.644 entregas efectuadas por Boeing en el período 2000-2006 muestra que no más de 120 entregas (es decir, sólo el 4,5 por ciento) entrañaron el tipo de costos por cambio de proveedor que podrían haber inducido a Boeing a otorgar concesiones en materia de precios.[4224]

51. Además, los Estados Unidos sostienen que la interpretación del Profesor Cabral de la índole de los incentivos de precios relacionados con los costos por cambio de proveedor no concuerda con la realidad en el sector de las LCA.[4225] Según los Estados Unidos, el Profesor Cabral considera que los incentivos de precios relacionados con los costos futuros por cambio de proveedor se basan en un nexo entre la probabilidad de que ocurra ese cambio en el futuro y los *descuentos de precios actuales*. Los Estados Unidos aducen que, de hecho, la cuestión de si un comprador actual cambia de proveedor en el futuro dependerá por sobre todas las cosas de que en ese momento del futuro, el proveedor que compite ofrezca un descuento suficientemente importante para compensar el costo por cambio de proveedor para el comprador. Los datos históricos sobre la probabilidad de cambiar de proveedor no afectan a la capacidad del competidor de ofrecer ese descuento en el futuro. Por lo tanto, según los Estados Unidos, un proveedor no tiene ningún incentivo para ofrecer descuentos en la actualidad basándose en los datos históricos sobre probabilidad que utiliza el Profesor Cabral.[4226]

[4222] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 855; y referencia a la Declaración de Clay Richmond, párrafo 6, Estados Unidos - Prueba documental 275.

[4223] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 854.

[4224] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 851, 85; donde se hace referencia a la Declaración de Clay Richmond, párrafo 8, Estados Unidos - Prueba documental 275; y observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 95, párrafo 244. Además, los Estados Unidos aducen que, cuando Boeing era el proveedor del momento, las pruebas disponibles muestran que se resistió a hacer concesiones en materia de precios y que, como consecuencia de ello, fue el perdedor y Airbus el ganador en importantes campañas de ventas a causa de los precios, a pesar de los costos que debieron absorber las líneas aéreas al cambiar de Boeing a Airbus.

[4225] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 95, párrafo 243.

[4226] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 95, párrafo 243.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

52. NERA está de acuerdo con el Profesor Cabral en que pueden surgir costos por cambio de proveedor en relación con la compra de una LCA, ya sea para reemplazar una aeronave o para aumentar la flota. No obstante, NERA afirma que la magnitud de esos costos variará considerablemente dependiendo del tamaño de la flota existente de una línea aérea y de los nuevos modelos de avión que esté considerando adquirir.[4227]

53. Además, NERA considera que la fórmula utilizada por el Profesor Cabral para estimar que los costos por cambio de proveedor dan lugar a un descuento del 25 por ciento de los precios de venta para nuevos compradores es excesivamente simplista, no está basada en datos sobre ninguna de las concesiones en materia de precios que Boeing efectivamente ofreció a algún comprador en una campaña de ventas y no tiene en cuenta las complejidades de la competencia entre Airbus y Boeing, en la que cada oportunidad de vender genera una campaña de ventas individualizada, adaptada a las circunstancias del comprador de que se trate.[4228] A este respecto, NERA señala que en el "período de referencia" de 2004-2006, Boeing entregó 973 aviones; de acuerdo con la metodología del Profesor Cabral, habría que suponer que en el 37,4 por ciento de las entregas (es decir, 364 aviones) hubo reducciones de precios en razón de los costos por cambio de proveedor. NERA considera que esta no es una suposición realista, dado que 366 entregas se efectuaron a empresas explotadoras de aeronaves Boeing o a empresas de arrendamiento de aeronaves, ninguna de las cuales se habría visto afectada por los costos por cambio de proveedor.[4229]

54. NERA también argumenta que el análisis del Profesor Cabral implica necesariamente que, en ausencia de las subvenciones, Boeing no habría fijado los precios que efectivamente estableció para compensar los costos de los posibles compradores por cambio de proveedor (y como corolario, si Boeing hubiera recibido 1 dólar menos de subvención, habría aumentado sus precios para los nuevos clientes). NERA considera que esa suposición no tiene en cuenta la intensa competencia entre Airbus y Boeing en sus campañas de venta de LCA para atraer a posibles clientes.[4230]

55. En respuesta a estas críticas, las Comunidades Europeas formulan las siguientes observaciones. En primer lugar, las Comunidades Europeas están en desacuerdo con la afirmación de que no podría haber costos por cambio de proveedor cuando una línea aérea encarga un modelo de nueva generación de un tipo de aeronave que ya explota. A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen que algunos clientes han afirmado públicamente que los costos de la adaptación a una nueva generación de aeronaves de un mismo fabricante pueden ser aún mayores que los de cambiar de un fabricante a otro.[4231] En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos se equivocan al caracterizar la pertinencia de los costos por cambio de proveedor en el modelo del Profesor Cabral. Según los Estados Unidos, el modelo del Profesor Cabral se centra en el hecho de que Boeing, al tomar decisiones sobre precios en el presente, tiene en cuenta la posibilidad de que una línea aérea tenga en el futuro costos por cambio de proveedor (es decir, como justificación de que

[4227] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, páginas 15 y 16. Por ejemplo, los autores señalan que en la mayoría de los casos hay una considerable proporción de elementos comunes en las distintas versiones de un modelo que son de la misma generación (por ejemplo, la familia Boeing 737 o la familia A320 de Airbus) y también puede haber elementos comunes en distintos modelos, como entre el A330 y el A340.

[4228] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, páginas 15 y 16.

[4229] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 17, nota 14.

[4230] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 17.

[4231] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 775, nota 1179. Las Comunidades Europeas se refieren a un artículo en el que el gerente general de easyJet señaló que los costos para la línea aérea de agregar aeronaves Boeing 737-700 a su línea de 737-300 serían más altos que los de agregar a su flota modelos Airbus A319. Parte de los costos que entrañaba pasar de una generación de Boeing a la siguiente se debían a que el 30 por ciento de los pilotos de easyJet sólo tenían certificación para volar uno u otro de los modelos 737. *"Easy Does It", Airline Business*, 12 de enero de 2002, CE - Prueba documental 1247.

Boeing ofrezca precios más bajos a un cliente en el presente).[4232] Desde esta perspectiva, los costos por cambio de proveedor pueden ser pertinentes en las ventas de un nuevo tipo de LCA, o de nuevas generaciones de LCA existentes, porque cabe la posibilidad de asegurar que el cliente vuelva a comprarlas en el futuro. Además, las Comunidades Europeas aducen que la crítica conexa de los Estados Unidos de que el porcentaje de ventas de Boeing en las que se tuvieron en cuenta los costos por cambio de proveedor fue muchísimo más bajo que el que supone el Profesor Cabral (el 4,5 por ciento, en lugar del 37,4 por ciento) tampoco viene al caso. De todos modos, las Comunidades Europeas aducen que el análisis de sensibilidad del Profesor Cabral muestra que incluso si el porcentaje de ventas de aeronaves afectadas por consideraciones relativas a los costos por cambio de proveedor fuera distinto de su estimación, su efecto en el resultado general obtenido por el Profesor Cabral es insignificante.[4233]

d) Gastos en investigación y desarrollo como futuras reducciones de los precios

56. NERA critica el intento del Profesor Cabral de convertir los gastos de Boeing en investigación y desarrollo relacionados con aviones comerciales en reducciones de precios. Según NERA, la intensa competencia entre Boeing y Airbus consiste básicamente en diseñar y construir mejores aviones (versiones mejoradas de los modelos existentes y nuevos modelos). Sin embargo, según NERA, la suposición implícita del Profesor Cabral es que, en ausencia de las subvenciones, Boeing no habría realizado las inversiones que hizo en investigación y desarrollo.[4234]

57. NERA toma nota de las conclusiones del Profesor Cabral de que, en el período 1989-2006, las subvenciones otorgadas a Boeing tuvieron como resultado "reducciones de precios" por valor de 4.430 millones de dólares que Boeing efectuó en relación con sus "actividades de investigación y desarrollo" (más otros 2.410 millones de dólares en el período 2007-2022). NERA considera que esto sólo podría ser cierto si: i) esos gastos en investigación y desarrollo no hubieran sido inversiones productivas para Boeing de no haber recibido las subvenciones, pero las hizo de todos modos por no tener otras inversiones productivas que hacer, o ii) esos gastos en investigación y desarrollo hubieran sido inversiones productivas para Boeing aunque no hubiera recibido las subvenciones, pero Boeing carecía del capital necesario para hacerlas al no recibir dichas subvenciones.[4235] NERA aduce que ninguna de estas dos suposiciones tiene una base lógica o empírica.

e) Elección del modelo de comportamiento oligopolístico de Hotelling como comportamiento representativo de la índole de la competencia entre Airbus y Boeing en materia de precios

58. Los Estados Unidos aducen que la elección del Profesor Cabral de un modelo de Hotelling para su análisis de la fijación duopolística de precios entre Airbus y Boeing adolece de graves deficiencias (aunque subrayan que la suposición errónea con respecto al modelo que se describe más arriba invalidaría los resultados del Profesor Cabral aun cuando su elección de un modelo de Hotelling fuera correcta).[4236] Según los Estados Unidos, un defecto mayúsculo de la elección del modelo de Hotelling para analizar la competencia entre Airbus y Boeing en materia de precios es que en los modelos de Hotelling/Bertrand, cada competidor hace una *única oferta simultánea en materia*

[4232] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 776-778.

[4233] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 778.

[4234] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 18. Los Estados Unidos también aducen por su parte este argumento. Sostienen que ni las Comunidades Europeas ni el Profesor Cabral han demostrado que los fondos que Boeing recibió del Gobierno para actividades de investigación y desarrollo que efectivamente realizó hayan estado destinados a actividades que Boeing habría llevado a cabo por su cuenta de todos modos, y que la cuantía de esos fondos es la que Boeing de todos modos habría gastado por su cuenta; primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 841.

[4235] *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, página 19.

[4236] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 382, párrafo 342.

de precios. Según los Estados Unidos, esto contradice la naturaleza del proceso de fijación de precios en el mercado de LCA, en el que típicamente hay una *vigorosa secuencia de ofertas de precios que compiten entre sí*.[4237] Los Estados Unidos aducen que el modelo correcto de fijación de precios para el mercado de LCA es el que se conoce con el nombre de "competencia repetida de Bertrand". Los Estados Unidos argumentan que en los estudios sobre la repetición de ofertas de precios de Bertrand por lo general se llega a la conclusión de que cualquier resultado racional en materia de precios (desde el monopolio hasta la competencia) es un *posible* resultado de equilibrio de esa forma de competencia oligopolística y de que el resultado efectivo, en cualquier caso concreto, depende de factores tales como la mentalidad y la actitudes competitivas de los competidores. Los Estados Unidos señalan que el modelo "sumamente determinista de la fijación de precios" del Profesor Cabral está totalmente en desacuerdo con esa conclusión.[4238]

59. El Profesor Greenwald también critica las suposiciones hechas con respecto al modelo básico de la competencia en materia de precios en el que basa sus conclusiones el Profesor Cabral. Aduce que en el modelo del Profesor Cabral se parte del supuesto de que los precios no pueden adaptarse a las distintas líneas aéreas porque, en una campaña de ventas, ni Boeing ni Airbus tienen conocimiento de las preferencias de las líneas aéreas al fijar los precios, o porque por algún motivo se ven obligados a fijar los mismos precios para todas ellas.[4239] El Profesor Greenwald considera que esta suposición no guarda relación alguna con las realidades del prolongado proceso de ofertas de precios de Airbus y Boeing respecto de cada pedido, sus respectivos conocimientos de las preferencias bien establecidas de las líneas aéreas o los contratos de ventas finales que "se negocian con sumo detenimiento". El Profesor Greenwald sostiene que en un mercado caracterizado por las negociaciones con distintas líneas aéreas cuyas preferencias son bien conocidas, el precio final que pague cada una depende de que su preferencia por uno u otro fabricante de LCA haga que esa línea aérea compre aviones de Boeing o de Airbus. El Profesor Greenwald también explica que un modelo realista tendría que tener en cuenta este hecho y señala que ese modelo habría sido más sencillo que el del Profesor Cabral.

60. En su respuesta, el Profesor Cabral señala que en su modelo tuvo en cuenta el efecto de las subvenciones en un comprador "típico" de aeronaves de Boeing y Airbus, más que precios de las LCA adaptados a determinados clientes.[4240] No obstante, el resultado de este último tipo de modelo habría sido una mayor complejidad matemática. Además, la construcción de un modelo basado en un único comprador con preferencias de tipo corriente ofrece una buena aproximación del precio medio y el efecto medio de las subvenciones sobre los precios, de manera tan explícita como un modelo que incorporara todas las variedades de tipos de compradores.[4241] El Profesor Cabral observa también que el modelo de Bertrand de la competencia repetida en materia de precios que sugieren los Estados Unidos puede no ser apropiado para el mercado de LCA, ya que no hay prueba alguna de colusión entre Airbus y Boeing que requeriría la construcción de un modelo de su interacción como un juego de repetición.[4242]

[4237] Observaciones de Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 382, párrafo 347.

[4238] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 382, párrafo 348.

[4239] *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 5.

[4240] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafo 54. En ese modelo se tendrían en cuenta los factores siguientes: los costos de los vendedores, el componente de las preferencias del comprador conocido por los vendedores y el componente de las preferencias del comprador conocido solamente por éste.

[4241] Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 54 y 55.

[4242] Luís Cabral, *Investment and Pricing Behaviour Model: Literature Review of Theories Dealing with Strategic Interaction in Duopolies*, julio de 2009, CE - Prueba documental 1435, párrafo 30.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

D. EVALUACIÓN DEL MODELO DE CABRAL

1. Consideraciones preliminares sobre la evaluación del modelo de Cabral por el Grupo Especial

61. El modelo de Cabral es un tipo particular de modelo de simulación empírica conocido como "modelo calibrado". Los economistas construyen modelos calibrados partiendo del supuesto de que existe una relación entre distintas variables, por ejemplo, entre las subvenciones y los precios. También hacen suposiciones acerca de la naturaleza de esa relación, que queda reflejada en los parámetros del modelo. La calibración del modelo consiste en escoger valores para los parámetros que aseguren que las suposiciones del modelo y los datos observados son congruentes. Los modelos calibrados pueden distinguirse de los modelos econométricos estimados en los que se emplean métodos estadísticos (por ejemplo, análisis de regresión) para probar la validez de las suposiciones en las que están basados.

62. Al evaluar el modelo de Cabral en el contexto de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la relación de causalidad, es importante observar que, si bien dicho modelo puede indicar que la existencia de una relación causal entre las subvenciones y el "hecho" (en este caso, el precio de las LCA de Boeing) es posible desde un punto de vista lógico, no indica en sí cuán plausible es realmente esa posibilidad lógica. Dicho de otro modo, el modelo del Profesor Cabral necesariamente parte del *supuesto* (sobre la base de las suposiciones incorporadas en el modelo) de que hay una relación positiva entre la recepción de las subvenciones y los precios más bajos de Boeing; sin embargo, no pretende probar la validez de esa suposición. No obstante, si el Grupo Especial aceptara las suposiciones incorporadas en el modelo (incluso las relativas a los valores de los diferentes parámetros), el modelo de Cabral podría ayudar a *cuantificar* el efecto de las subvenciones sobre los precios de Boeing.

2. Función del modelo de Cabral en los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de los "efectos sobre los precios"

63. En su primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas presentan el informe de Cabral señalando que, además de los cálculos de las "magnitudes" de las subvenciones que benefician a las aeronaves de Boeing, dicho informe está basado en la labor del Profesor Cabral encaminada a "demostrar que en el período 2004-2006, los precios de las aeronaves 787, 737NG y 777 de Boeing fueron significativamente más bajos como resultado de las subvenciones de los Estados Unidos.[4243] Más adelante en esa comunicación, las Comunidades Europeas dicen que el análisis del Profesor Cabral *confirma* el argumento que aducen sobre causalidad, a saber, que Boeing tiene un poderoso *incentivo* para utilizar parte del flujo de caja adicional no relacionado con la explotación, procedente de los 16.900 millones de dólares en subvenciones no condicionadas, con el fin de rebajar los precios de sus LCA.[4244] Seguidamente las Comunidades Europeas señalan que el Profesor Cabral proporciona un "análisis económico de *por qué* las subvenciones de los Estados Unidos recibidas por Boeing que no están directamente relacionadas con el volumen de producción o de ventas de determinadas aeronaves ... influyen en gran medida en las decisiones de Boeing en materia de inversiones y precios".[4245] Las Comunidades Europeas dicen que la conclusión del modelo del Profesor Cabral es que las subvenciones que aumentan el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación tienen un efecto directo y sustancial en el comportamiento de Boeing en materia de inversiones y fijación de precios.[4246] Esto parece indicar que las Comunidades Europeas se proponen

[4243] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1007.
[4244] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1309.
[4245] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1309. Sin cursivas en el original.
[4246] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1309.

utilizar el modelo del Profesor Cabral como elemento de prueba adicional en apoyo de su argumento sobre la relación de causalidad (es decir, que las subvenciones hicieron que Boeing rebajara los precios de sus LCA) y cuantificar el monto de las reducciones de precios.

64. En su segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas señalan que el informe elaborado por el Profesor Cabral "ofrece estimaciones cuantitativas" de la medida en que las subvenciones que aumentan el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación hicieron que Boeing rebajara los precios de sus LCA.[4247] Sin embargo, seguidamente describen la contribución del Profesor Cabral de la siguiente manera:

> "En su informe, el Profesor Cabral construyó un modelo para determinar cómo gasta Boeing los fondos adicionales, *es decir*, cómo distribuye los fondos recibidos en forma de subvenciones que recibe entre las inversiones en el valor futuro de la empresa y los pagos a sus accionistas. El Profesor Cabral *llegó a la conclusión* de que la mayor parte de las subvenciones de los Estados Unidos se destinan a inversiones en el valor de la empresa, *y* tienen por resultado efectos sobre los precios de aproximadamente la misma magnitud que la cuantía de las subvenciones."[4248]

65. Las observaciones de las Comunidades Europeas sobre el informe Cabral contenidas en su segunda comunicación escrita concluyen con la declaración de que "por lo tanto, los efectos sobre los precios *determinados* por el Profesor Cabral son válidos y respaldan los argumentos de las CE y otras pruebas que demuestran los efectos desfavorables causados por las subvenciones de los Estados Unidos".[4249]

66. Como se indica en los párrafos precedentes, el informe de Cabral parece ser pertinente de dos maneras para los argumentos sobre la relación de causalidad de las Comunidades Europeas. En primer lugar, respaldar su argumento general (y de importancia crítica) de que Boeing utilizó las subvenciones para rebajar los precios de sus LCA (es decir, respaldar los principales argumentos de las Comunidades Europeas de que las condiciones de la competencia en el mercado de LCA, sumadas a la magnitud de las subvenciones, crearon incentivos y oportunidades para que Boeing rebajara los precios de sus LCA, y dotaron a Boeing de la capacidad de hacerlo). En segundo lugar, cuantificar la medida en que las subvenciones contribuyeron a la rebaja de los precios de los LCA de Boeing. Además, el análisis del Profesor Cabral de las formas en que una empresa como Boeing utilizará subvenciones no vinculadas directamente con la producción o la venta de determinadas LCA refleja los principales argumentos de las Comunidades Europeas y proporciona los fundamentos teóricos de esos argumentos acerca de por qué y cómo, dados los incentivos para la fijación de precios relacionados con la producción y la venta de LCA y la índole de la competencia en el mercado de LCA, Boeing utilizará una parte considerable de las subvenciones para rebajar los precios de sus LCA y aumentar su cuota de mercado.

3. Principales puntos débiles del modelo del Profesor Cabral como respaldo de los argumentos de las Comunidades Europeas de que Boeing utiliza las subvenciones para rebajar los precios de sus LCA

67. El Grupo Especial expone aquí lo que a su juicio son los principales defectos del análisis del Profesor Cabral de las formas en que la categoría de subvenciones que caracteriza como subvenciones para desarrollo supuestamente influye en el comportamiento de Boeing en lo que respecta a la fijación

---

[4247] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 753.

[4248] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 753. Sin cursivas en el original.

[4249] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 785. Sin cursivas en el original.

de los precios de sus LCA. El Grupo Especial no aborda las numerosas críticas formuladas por los Estados Unidos y sus consultores acerca de las estimaciones de determinados parámetros hechas por el Profesor Cabral ya que, en nuestra opinión, esos factores afectan principalmente a la cuantificación de los "efectos sobre los precios".

a) Compatibilidad con el comportamiento de Boeing en lo que respecta a la fijación de precios en los mercados de LCA entre 2000 y 2006

68. En opinión del Grupo Especial, el punto débil más evidente del análisis del Profesor Cabral, en la medida en que pretende *demostrar* que Boeing utilizaría una proporción considerable de cada dólar adicional de subvención para fijar agresivamente los precios de sus LCA, es que ese análisis no está respaldado por pruebas empíricas sobre el comportamiento de Boeing en la práctica en materia de precios entre 2000 y 2006. El Grupo Especial recuerda que la teoría del Profesor Cabral acerca de la forma en que la obtención de "subvenciones para desarrollo" afectaría el comportamiento de Boeing en materia de precios era que Boeing destinaría directa e inmediatamente una proporción considerable de las subvenciones que recibiera en un año dado a "inversiones" en la fijación agresiva de los precios para captar parte de la cuota de mercado de Airbus. El Grupo Especial acepta las pruebas de que Boeing cambió su política de fijación de precios a fines de 2004/2005 y comenzó a fijar precios de manera mucho más "agresiva". Es más, el Grupo Especial toma nota de que, según la versión de las Comunidades Europeas de la evolución de los mercados de LCA entre 2000 y 2006, Boeing repentinamente comenzó a fijar precios de manera mucho más agresiva a fines de 2004, nombrando a un nuevo gerente de ventas y modificando claramente su política de fijación de precios.[4250] Sin embargo, la sugerencia misma de que Boeing repentinamente pudiera decidir cambiar de política y fijara sus precios de manera mucho más agresiva en 2004/2005 (utilizando para ello las subvenciones) parece contradecir la teoría del Profesor Cabral acerca de cómo Boeing asignaría de manera óptima dólares adicionales de las subvenciones a "inversiones" en la fijación agresiva de los precios, a menos que sea posible demostrar que de 2004/2005 en adelante, la cuantía de las subvenciones pagadas a Boeing aumentó de manera significativa (cosa que no ocurrió).

69. Cuando el Grupo Especial pidió a las Comunidades Europeas que explicaran esta aparente incongruencia, las Comunidades Europeas respondieron que el modelo de Cabral refleja el comportamiento "típico" de Boeing respecto al uso de subvenciones en el período 2000-2006. Según las Comunidades Europeas, el hecho de que después de 2004 Boeing utilizara una mayor proporción de las subvenciones que antes es congruente con un modelo que evalúa el comportamiento "típico" de Boeing en 2004-2006.[4251] Las Comunidades Europeas tampoco impugnan la posibilidad de que Boeing asigne fondos propios, además de las subvenciones que recibe, a inversiones destinadas a rebajar sus precios. Según las Comunidades Europeas, la decisión tomada por Boeing en 2004 de reducir drásticamente sus precios de, entre otros, el modelo 737NG fue posible en parte debido al "mayor uso de esas subvenciones" y en parte a la decisión de Boeing de utilizar fondos propios para reducir los precios.[4252] Las Comunidades Europeas aducen que, a efectos de evaluar los argumentos y pruebas de las Comunidades Europeas, no importa cuál de los dos factores contribuyó en mayor medida a la reducción de los precios por Boeing; lo importante es el "efecto marginal de las subvenciones de los Estados Unidos sobre el precio de Boeing".[4253]

[4250] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafos 53, 75 y 76; Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 117. Ambas partes parecen aceptar que Boeing adoptó una política más agresiva de fijación de precios a fines de 2004 o principios de 2005 (están ligeramente en desacuerdo en cuanto a la fecha exacta). Véanse, por ejemplo, las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 307.

[4251] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 394.

[4252] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 396.

[4253] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 397.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

70. Los Estados Unidos sostienen que esta explicación de las Comunidades Europeas simplemente ilustra las contradicciones entre la realidad y la teoría. Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas, en su primera comunicación escrita, adujeron que los efectos sobre los precios que aumentan el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación son *inmediatos y directos*, tanto en el caso de las inversiones en la fijación agresiva de los precios de los nuevos aviones (fijando los precios a lo largo de la curva de aprendizaje) como en el de la fijación agresiva de los precios de venta de las aeronaves ya establecidas en el mercado.[4254] Los Estados Unidos aducen que, en su intento de explicar la congruencia del análisis del Profesor Cabral con los hechos ocurridos en el mercado después de 2004, las Comunidades Europeas reconocen que Boeing puede haber cambiado de manera significativa su distribución de la cuantía del supuesto beneficio del flujo de caja no relacionado con la explotación entre distintas opciones en materia de gastos. Los Estados Unidos señalan que *únicamente* sobre la base de su suposición de que Boeing asigna una *proporción fija* de los fondos de toda subvención que haya recibido a inversiones que conduzcan a una reducción de los precios de sus LCA y a pagos a sus accionistas puede el Profesor Cabral afirmar que las supuestas subvenciones que aumentan el flujo de caja de Boeing no relacionado con la explotación influirán *siempre* en los precios de Boeing. De lo contrario, el modelo del Profesor Cabral no proporcionaría ninguna razón de por qué, en cualquier momento dado, la proporción de la subvención invertida en la reducción de precios no sería igual a cero, y de por qué la proporción destinada a los accionistas no sería del 100 por ciento.[4255] Así pues, según los Estados Unidos, el modelo del Profesor Cabral precluye de manera positiva la posibilidad de que Boeing invierta un porcentaje algo más alto de sus subvenciones en la reducción de los precios de sus LCA en algunos años pero no en otros.

71. Los Estados Unidos también argumentan que si la teoría del Profesor Cabral de que la "fijación agresiva de los precios" es una "inversión" racional fuera cierta, cabría esperar que en 2000-2004 Boeing fijara sus precios agresivamente para sustraer parte de la cuota de mercado de Airbus, cuando en realidad se resistió a reducir los precios y perdió parte de su cuota de mercado. Las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones otorgadas a Boeing también causaron efectos desfavorables en el período 2001-2003; sin embargo, varios factores "impidieron que Boeing maximizara los efectos de esas subvenciones para aumentar su cuota de mercado a expensas de Airbus".[4256] Esos factores eran: las malas relaciones de Boeing con sus clientes, el hecho de que la mayor parte de los pedidos procedieran de líneas aéreas estadounidenses que tropezaban con dificultades financieras, el no lanzamiento por Boeing de nuevas LCA y su decisión de competir con las compañías de alquiler de aeronaves. Las Comunidades Europeas dicen que, para fines de 2004, "esos factores habían cambiado y Airbus volvió a sentir el pleno impacto de las subvenciones".[4257]

72. El Grupo Especial considera que la crítica de los Estados Unidos del modelo de Cabral a este respecto es convincente. Habida cuenta de que en su análisis el Profesor Cabral pretende demostrar no sólo que es "lógicamente posible" que Boeing utilizara las "subvenciones para desarrollo" para rebajar los precios de sus LCA, sino que Boeing *efectivamente las utilizó* para rebajar esos precios, cabría esperar que las implicaciones de la teoría del Profesor Cabral acerca de cómo actuaría Boeing en los mercados de LCA quedaría confirmada, al menos en cierta medida, por los hechos que ocurrieron en esos mercados. El propio Profesor Cabral, refiriéndose a los diversos modelos de comportamiento oligopolístico que podría haber elegido como base de su modelo, ha dicho que, si bien puede ser difícil elegir un modelo basado en razones puramente teóricas, cabe preguntarse si las suposiciones utilizadas en esos modelos son razonables, dada la rama de producción de que se trata, y

[4254] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 303, donde se hace referencia a la primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 1322.

[4255] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 86, párrafo 304.

[4256] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 85, párrafo 390.

[4257] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 85, párrafo 391.

si los resultados previstos son congruentes con la realidad en esa rama de producción y con los resultados de los mercados.[4258] El Grupo Especial considera que lo mismo puede decirse del modelo del Profesor Cabral, y no considera que ese modelo y los resultados que con él se obtienen sean congruentes con las pruebas del comportamiento en materia de fijación de precios y con las cuotas de mercado en el sector de las LCA entre 2000 y 2006.[4259]

b) ¿Son las subvenciones "no condicionadas" el equivalente funcional de fondos adicionales para Boeing?

73. El análisis del Profesor Cabral se basa en la suposición de que las subvenciones "en especie", como las subvenciones de la NASA para investigación y desarrollo, son equivalentes al efectivo.[4260] Las Comunidades Europeas y el Profesor Cabral aducen ambos que ello se debe a que las subvenciones para actividades de investigación y desarrollo reducen los costos de esas actividades para Boeing y, en consecuencia, liberan fondos adicionales que Boeing puede utilizar para fijar agresivamente sus precios. No estamos convencidos de que la índole de las subvenciones específicas para investigación y desarrollo aeronáuticos que son el objeto de esta diferencia, en particular dada la función de apoyo de la NASA a la investigación y tecnología aeronáuticas de largo plazo y alto riesgo en ese ámbito, sea tal que sea apropiado analizar los efectos de esas subvenciones como si éstas fueran equivalentes a la obtención de fondos adicionales.[4261]

c) La teoría de Cabral acerca de cómo influyen las subvenciones en la fijación de los precios de las LCA de Boeing contradice las pruebas de cómo fija Boeing los precios de sus LCA

74. Aun suponiendo que sea apropiado analizar los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos como reducciones de costos que generan fondos adicionales para Boeing, el Grupo Especial no está convencido de que esas reducciones de costos influyan en las fijaciones de precios de las LCA de Boeing de la manera que sugiere el Profesor Cabral. Los ejecutivos tanto de Airbus como de Boeing reconocen que los precios de las LCA que fijan están relacionados con los costos de desarrollo para un programa de LCA determinado.[4262] Sin embargo, el análisis del Profesor Cabral no indica cómo una reducción de los costos generales de Boeing (por ejemplo, una reducción de los costos generales de investigación y desarrollo) afectaría a los costos de desarrollo para un programa de LCA específico. Además, tal y como lo reflejan las pruebas, dada la índole del mercado

---

[4258] L. Cabral, *Investment and Pricing Behaviour Model: Literature Review of Theories Dealing with Strategic Interaction in Duopolies*, julio de 2009, CE - Prueba documental 1436, párrafo 11.

[4259] Véanse también los párrafos 74 y 75 del punto c) *infra*.

[4260] Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University y CEPR, marzo de 2007, CE - Prueba documental 4, página 41; Luís M.B. Cabral, *Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing"*, 14 de noviembre de 2007, CE - Prueba documental 1182, párrafos 32 y 33. El Grupo Especial observa que la prueba de la fungibilidad de las subvenciones "en especie" con el efectivo, contenida en el anexo A.2 del informe del Profesor Cabral de marzo de 2007, es meramente una reformulación de las restricciones presupuestarias de la empresa en un modelo sumamente abstracto.

[4261] Véanse también los párrafos 7.1760 y 7.1831 del presente informe.

[4262] Véase, por ejemplo, *Statement of Clay Richmond*, Estados Unidos - Prueba documental 275 (ICSS); según Richmond, cuando se decide poner en marcha un programa de LCA, Boeing basa sus precios en i) el precio que estima que podrá cobrar por esa LCA durante el ciclo de vida útil de la aeronave, y ii) el volumen de ventas proyectado de esa LCA, frente a iii) los costos del programa de producción de LCA (incluidas las inversiones no recurrentes y los costos recurrentes, como las eficiencias previstas relacionadas con la curva de aprendizaje). Richmond dice que, una vez tomada la decisión de poner en marcha un programa, los precios están "determinados por el mercado", en el sentido de que el objetivo de Boeing es obtener el valor de mercado más alto posible por sus productos en las condiciones existentes del mercado. Véase también Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 105.

de LCA, los precios de las LCA también dependen de los precios de la LCA competidora.[4263] En síntesis, consideramos que la relación entre las reducciones de costos resultantes de la obtención de subvenciones para desarrollo y los precios de las LCA es menos directa de lo que sugiere el Profesor Cabral.

75. Cabe formular una crítica análoga del análisis del Profesor Cabral de los efectos de las eficiencias relacionadas con la curva de aprendizaje en la fijación de los precios de las LCA de Boeing. Los Estados Unidos afirman que, habida cuenta de que esas eficiencias se tienen en cuenta en los costos previstos de un fabricante en el momento de poner en marcha un programa de fabricación de aeronaves, no hay ningún motivo para prever que habrá ajustes subsiguientes de los precios, relacionados con la curva de aprendizaje, en el contexto de una campaña de ventas. El Grupo Especial está convencido de que las pruebas presentadas por los Estados Unidos en apoyo de esta afirmación son convincentes y congruentes con otras pruebas de cómo Boeing fija los precios de sus LCA.[4264]

4. Conclusión

76. En conclusión, el modelo del Profesor Cabral no respalda la existencia de una relación causal entre la obtención por Boeing de "subvenciones para desarrollo" y los precios más bajos de las LCA de Boeing. El Grupo Especial no está convencido de que las suposiciones en que se basa el modelo del Profesor Cabral sean una representación apropiada del comportamiento comercial de Boeing en la práctica. Como no podemos aceptar las suposiciones en que se basa el modelo, no consideramos que dicho modelo aporte pruebas en apoyo del argumento de las Comunidades Europeas de que la obtención por Boeing de las subvenciones le permite rebajar los precios de sus LCA.

[4263] Véanse, por ejemplo, Christian Scherer, *Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer*, marzo de 2007, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 105; y *Greenwald Paper*, Estados Unidos - Prueba documental 8, página 6. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, apéndice con la versión ICSS íntegra, párrafo 86: "Como empresa que se rige por la optimización de beneficios, Airbus carece de incentivos para ofrecer precios muy bajos. Por consiguiente, en las campañas de ventas competitivas, la fijación de precios de Airbus es, en gran medida, el resultado del comportamiento de Boeing."

[4264] Véanse, por ejemplo, *Statement of Clay Richmond*, Estados Unidos - Prueba documental 275 (ICSS); y *Jordan and Dorman Report*, Estados Unidos - Prueba documental 3, páginas 14 y 15.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

A. CONCLUSIONES

8.1 Recordamos que, en la presente diferencia, las alegaciones de las Comunidades Europeas con respecto a las medidas impugnadas se clasifican en dos categorías. En primer lugar, las Comunidades Europeas alegan que dos de las supuestas subvenciones, a saber, las ventajas fiscales proporcionadas por el Gobierno Federal de los Estados Unidos en virtud de la legislación relativa a las empresas de ventas en el extranjero y la exclusión de los ingresos extraterritoriales y los incentivos fiscales proporcionados por el Estado de Washington al amparo de la legislación adoptada en 2003, están prohibidas de conformidad con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. En segundo lugar, las Comunidades Europeas alegan que todas las supuestas subvenciones son recurribles de conformidad con el Acuerdo SMC y que, al utilizar esas subvenciones, los Estados Unidos causan efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas, infringiendo así lo dispuesto en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

8.2 Con respecto a las alegaciones referentes a subvenciones prohibidas formuladas por las Comunidades Europeas al amparo de los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, llegamos a la conclusión de que:

a) las medidas EVE/IET que han sido impugnadas por las Comunidades Europeas y que estaban en vigor en el momento en que se estableció el Grupo Especial son incompatibles con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC;

b) las Comunidades Europeas no han demostrado que las medidas fiscales del Estado de Washington previstas en el HB 2294 sean incompatibles con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

8.3 Con respecto a las alegaciones de efectos desfavorables formuladas por las Comunidades Europeas al amparo del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC:

a) concluimos que los Estados Unidos causan perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 y los apartados b) y c) del párrafos 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC porque:

   i) los efectos de las subvenciones para investigación y desarrollo aeronáuticos de la NASA y el DOD son una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y la amenaza de desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a mercados de terceros países, en lo que respecta al mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 200-300 asientos;

   ii) los efectos de las subvenciones EVE/IET y las subvenciones relacionadas con el impuesto B&O proporcionadas por el Estado de Washington en virtud del HB 2294 son una contención significativa de la subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y el desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a mercados de terceros países, en lo que respecta al mercado de productos de LCA de pasillo único con 100-200 asientos;

   iii) los efectos de las subvenciones EVE/IET y las subvenciones relacionadas con el impuesto B&O proporcionadas por el Estado de Washington en virtud del HB 2294 y por la ciudad de Everett son una contención significativa de la

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> subida de los precios, una pérdida significativa de ventas y el desplazamiento y obstaculización de las exportaciones a mercados de terceros países, en lo que respecta al mercado de productos de LCA de fuselaje ancho con 300-400 asientos;

b) aplicamos el principio de economía procesal con respecto a la alegación de las Comunidades Europeas de que la infracción del Acuerdo de 1992 constituye un perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

8.4 De conformidad con 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, en la medida en que los Estados Unidos han actuado en forma incompatible con el Acuerdo SMC, han anulado o menoscabado ventajas resultantes de ese Acuerdo para las Comunidades Europeas.

B. RECOMENDACIÓN

8.5 En el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC se dispone que, habiendo llegado a la conclusión de que una medida en litigio es una subvención prohibida:

> "el grupo especial recomendará que el Miembro que concede esa subvención la retire sin demora. A este respecto, el grupo especial especificará en su recomendación el plazo dentro del cual debe retirarse la medida."

8.6 El Grupo Especial ha constatado que las Comunidades Europeas han demostrado que las subvenciones a Boeing en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió son subvenciones a la exportación que están prohibidas de conformidad con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. En cuanto a la cuestión de si el Grupo Especial debe formular una recomendación de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC con respecto a las subvenciones que, según ha constatado, están prohibidas con arreglo al artículo 3, hay dos consideraciones básicas que el Grupo Especial debe tener en cuenta. En primer lugar, la medida EVE/IET en vigor en el momento en que se estableció el Grupo Especial ha sido modificada sustancialmente en el curso del presente procedimiento, y, de hecho, al parecer ya no está en vigor con respecto a Boeing.[4265] El Grupo Especial considera que está firmemente establecido en la práctica del sistema de solución de diferencias de la OMC que, cuando una medida ha expirado, es procedente que el grupo especial se abstenga de formular una recomendación con respecto a dicha medida.[4266] En segundo lugar, en la medida en que las ventajas fiscales EVE/IET seguían siendo aplicables a Boeing en el momento en que se estableció este Grupo Especial en virtud de las cláusulas de transición y de anterioridad de la AJCA, el Grupo Especial observa que en los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)* se llegó a la conclusión de que la recomendación hecha por el Grupo Especial en el asunto

[4265] Observamos que las Comunidades Europeas aducen que no ha habido una "resolución definitiva" sobre si continuarán los beneficios EVE/IET. Señalamos también, no obstante, que esta cuestión está limitada a determinadas transacciones autorizadas de conformidad con las disposiciones de la TIPRA, interpretadas en el memorando de diciembre de 2006 del Servicio de Rentas Internas, y que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas suficientes de que Boeing haya realmente utilizado esas disposiciones.

[4266] Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE*, párrafos 81 y 82. El Grupo Especial que examinó el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* llegó a la conclusión de que "{L}a jurisprudencia ... de la OMC respalda la inferencia de que los grupos especiales deben abstenerse de formular recomendaciones que se aplicarían a medidas que han dejado de existir o han sido modificadas". Informe del Grupo Especial, *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafo 7.1316.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Estados Unidos - EVE seguía siendo operativa. El Grupo Especial considera importante no alterar esta recomendación. Una nueva recomendación con arreglo al párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC no añadiría nada a la fuerza jurídica de la recomendación vigente. Las constataciones formuladas en casos anteriores sobre las disposiciones jurídicas legales en sí mismas implican necesariamente que la aplicación de esas disposiciones en casos particulares fue también incompatible con el artículo 3. La obligación de los Estados Unidos de retirar las subvenciones prohibidas en litigio entraña, por lo tanto, también una obligación de dejar de aplicar las medidas en casos particulares. Si acaso, una nueva recomendación podría reducir la fuerza jurídica de la obligación vigente en la medida en que daría lugar a un nuevo plazo para la aplicación.[4267]

8.7 A la luz de lo que antecede, el Grupo Especial se abstiene de formular una recomendación con arreglo al párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC. En la medida en que los Estados Unidos todavía no han retirado las subvenciones a la exportación EVE/IET a Boeing en virtud de la legislación EVE/IET, el Grupo Especial toma nota de la conclusión del Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, confirmada por el Órgano de Apelación, de que la recomendación formulada por el Grupo Especial en la diferencia *Estados Unidos - EVE* seguía siendo "operativa{}".[4268]

8.8 El párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC dispone que:

> "Si 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."

8.9 Por consiguiente, a la luz de nuestras conclusiones con respecto a los efectos desfavorables arriba expuestas, recomendamos que, cuando se adopte el presente informe o un informe del Órgano de Apelación en la presente diferencia en el que se determine que cualquier subvención ha producido efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos "adopt{en} las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retir{en} la subvención".

8.10 En el párrafo 1 del artículo 19 del ESD se dispone que un grupo especial "podrá{}" sugerir la forma en que podría aplicarse una recomendación. Está firmemente establecido que el párrafo 1 del artículo 19 no impone a los grupos especiales la obligación de formular una sugerencia. En el presente asunto, ninguna de las partes ha solicitado que el Grupo Especial lo haga. Por consiguiente, no formulamos ninguna sugerencia sobre las medidas que podrían adoptarse para aplicar esta recomendación.

[4267] Una recomendación formulada por este Grupo Especial con arreglo al párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC concedería a los Estados Unidos un nuevo plazo para el retiro de la subvención proporcionada a Boeing. La consecuencia sería que, aunque los Estados Unidos han estado sujetos desde noviembre de 2000 a la obligación de retirar las medidas EVE en litigio, con respecto a la aplicación de dichas medidas a Boeing, la obligación de retirar la subvención sólo entraría en vigor al concluir el presente procedimiento. Ese resultado sería fundamentalmente ilógico.

[4268] Véase, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 8.2.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO A

Índice		Página
Anexo A	*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de celebración de consultas presentada por las Comunidades Europeas, Addendum WT/DS353/1-WT/DS317/1/Add.1-G/L/698/Add.1-G/SCM/D63/1/Add.1	A-2

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO A*

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO
DE GRANDES AERONAVES CIVILES

Solicitud de celebración de consultas presentada por las
Comunidades Europeas

Addendum

La siguiente comunicación, de fecha 27 de junio de 2005, de la Delegación de las Comunidades Europeas a la delegación de los Estados Unidos y al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 del ESD.

Las Comunidades Europeas se remiten a la declaración pronunciada por los Estados Unidos en la reunión del Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") de 13 de junio en relación con la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas en el asunto mencionado *supra*, declaración en la que afirmaron que 13 de los 28 programas de subvenciones citados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial no se habían enumerado en la solicitud de celebración de consultas de 6 de octubre de 2004 (distribuida con la signatura WT/DS/317/1, el 12 de octubre de 2004) y no pueden ser objeto del procedimiento de un grupo especial.

Las Comunidades Europeas no pueden estar de acuerdo con esta aseveración pero están dispuestas a celebrar consultas sobre las cuestiones planteadas en el presente procedimiento con el fin de aclararlas y, si es posible, resolverlas, lo cual se entiende sin perjuicio de la posición jurídica de las Comunidades Europeas y de los derechos que les correspondan.

Por consiguiente, las Comunidades Europeas solicitan por la presente la celebración de consultas con los Estados Unidos de conformidad con 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*"), el párrafo 1 del artículo XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("GATT de 1994") y el artículo 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias ("ESD"). Estas consultas serán una continuación de las celebradas el 5 de noviembre de 2004 de conformidad con la solicitud de celebración de consultas de 6 de octubre de 2004.

Las medidas objeto de la presente solicitud son subvenciones prohibidas y recurribles otorgadas a los productores estadounidenses de grandes aeronaves civiles[1] ("rama de producción LCA

---

* La presente comunicación se distribuyó inicialmente el 1º de julio de 2005 como documento WT/DS317/1/Add.1-G/L/698/Add.1-G/SCM/D63/1/Add.1. El 4 de diciembre de 2006 se publicó un corrigendum con objeto de añadir "segunda reclamación" al final del título del documento y de añadir "WT/DS353/1" a la signatura del documento.

[1] De conformidad con el *Acuerdo entre las Comunidades Europeas 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 de 1992*, las grandes aeronaves civiles incluyen todas las aeronaves, tal como se definen en el artículo 1 del Acuerdo sobre el comercio de aeronaves civiles, excepto los motores tal como se definen en el punto 1 b) del artículo 1, que estén destinadas al transporte de pasajeros y de carga, y

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

de los Estados Unidos"), y en particular a Boeing Company y McDonnell Douglas Corporation, antes de su fusión con Boeing, incluidas las leyes, los reglamentos y los instrumentos legales conexos, así como las modificaciones de los mismos. Entre las medidas figuran actualmente las siguientes:

1. SUBVENCIONES LOCALES Y ESTATALES

Los Estados de los Estados Unidos y las autoridades de las localidades donde se sitúan las instalaciones de producción y de sede de la rama de producción LCA de los Estados Unidos transfieren de diversas formas recursos económicos a dicha rama de producción. Entre esos Estados y autoridades locales se encuentran, pero no exclusivamente, los de Washington, Kansas e Illinois.

Estos recursos económicos transferidos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos incluyen numerosos incentivos financieros y otras ventajas hechos efectivos, por ejemplo, mediante ventajas fiscales, financiación mediante emisión de bonos, exenciones de tasas, acuerdos de arrendamiento, asistencia para el traslado de la sede de la empresa, financiación de la investigación, medidas relativas a la infraestructura y otros beneficios.

2. SUBVENCIONES DE LA NASA

La Administración Nacional de Aeronáutica Espacial ("NASA") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, entre otras, de las siguientes formas:

i) permitiendo que la rama de producción LCA de los Estados Unidos participe en programas de investigación, realizando pagos a dicha rama de producción en el marco de esos programas o permitiéndole que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos sobre derechos exclusivos limitados ("LERD"), o, el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. A continuación figuran ejemplos de esos programas de la NASA:

- High Speed Research Program;
- Advanced Subsonic Technology Program;
- Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program;
- Quiet Aircraft Technology Program;
- High Performance Computing and Communications Program;
- Research & Technology Base Program;
- Advanced Composites Technology Program;
- Vehicle Systems Program;
- Materials and Structures Systems Technology Program;

---

tengan 100 o más plazas para pasajeros o su equivalencia en configuración para carga. Boeing produce o comercializa los siguientes grupos de grandes aeronaves civiles: 717, 737, 747, 757, 767, 777 y 787.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs;

ii) destinando gastos de la NASA de ayuda institucional y de personal a actividades de investigación y desarrollo de la rama de producción LCA de los Estados Unidos;

iii) mediante investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas de la NASA;

iv) a través de la utilización por la rama de producción LCA de los Estados Unidos de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidos los túneles aerodinámicos de la NASA, en particular el centro de investigación Langley;

v) mediante contratos de compra de la NASA.

3. SUBVENCIONES DEL DEPARTAMENTO DE DEFENSA

El Departamento de Defensa ("DOD") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, entre otras, de las siguientes formas:

i) permitiendo que dicha rama de producción participe en la investigación financiada por el DOD, realizando pagos a esa rama de producción o permitiendo que explote los resultados de esa investigación, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno, por ejemplo, mediante:

- programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación;

- investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas;

ii) la utilización por la rama de producción LCA de los Estados Unidos de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidas las Major Range Test Facility Bases;

iii) contratos de compra, incluidos los de adquisición de productos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada, entre los que se incluyen, en particular, pero no exclusivamente, el contrato de la US Air Force con la Boeing para la adquisición de determinadas piezas de repuesto para sus aeronaves equipadas con el Airborne Warning and Control System (AWACS), el Boeing KC-767A Tanker Program (contrato de arrendamiento), el National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, Boeing, el C-22 Replacement Program (C-40), Boeing, el KC-135 Programmed Depot Maintenance, Boeing/Pemco, el C-40 Lease and Purchase Program, Boeing, el programa de modernización y actualización de la aviónica de los C-130, el contrato C-17 H22 (Boeing BC-17X) y el contrato de la US Navy con Boeing para la producción y el mantenimiento de 108 aeronaves civiles B-737 y su conversión en detectores de submarinos de largo alcance Multi-Mission Aircraft.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

También preocupa a las CE la legislación aún pendiente de aprobación, en particular el proyecto de modificación (Section 817 - Prohibition on Procurement from Beneficiaries of Foreign Subsidies) del proyecto de ley FY06 Defense Authorisation (HR 1815) (Enmienda Hunter).

4. SUBVENCIONES DEL DEPARTAMENTO DE COMERCIO

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ("DOC") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, entre otras cosas, permitiendo que dicha rama de producción participe en el Advanced Technology Program del National Institute of Standards & Technology (Instituto Nacional de Normas y Tecnología) ("NIST"), realizando pagos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el marco de ese programa de investigación o permitiéndole que explote los resultados de dicho programa, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno.

5. SUBVENCIONES DEL DEPARTAMENTO DE TRABAJO

El Departamento de Trabajo de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través, entre otras cosas, de la Aerospace Industry Initiative, un elemento de la High Growth Training Initiative del Presidente, al conceder al Edmonds Community College del Estado de Washington fondos para la capacitación de trabajadores de la industria aeroespacial.

6. SUBVENCIONES FISCALES FEDERALES

El Gobierno de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través del sistema fiscal federal, y en particular a través de las siguientes medidas fiscales:

> Los artículos 921-927 del Internal Revenue Code (antes de su derogación) y medidas conexas por las que se establece un trato fiscal especial para las "empresas de ventas en el extranjero" ("EVE"), incluida su aplicación a casos concretos; la FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000, Pub. L. Nº 106-519, incluida su aplicación a casos concretos; y la American Jobs Creation Act de 2004, Pub. L. Nº 108-357, incluida su aplicación a casos concretos.

Las Comunidades Europeas consideran que estas medidas son incompatibles con las obligaciones de los Estados Unidos en virtud de las disposiciones siguientes:

1) los apartados a) y b) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*;

2) los apartados a) y c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;

3) los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

4) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

Las Comunidades Europeas consideran que las medidas mencionadas *supra* son incompatibles con estas disposiciones en sí mismas y en su aplicación.

Estas medidas son subvenciones porque en cada caso hay una contribución financiera del Gobierno de los Estados Unidos, de los gobiernos estatales o de los gobiernos locales y se confiere un

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

beneficio en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Cada una de ellas es específica para la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el sentido del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

Las subvenciones enumeradas *supra* están supeditadas *de jure* o *de facto* a la exportación, y están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. La utilización de estas medidas causa efectos desfavorables, *en particular*, un perjuicio grave o una amenaza de perjuicio grave, a los intereses de las Comunidades Europeas y un daño importante o una amenaza de daño importante a la rama de producción de grandes aeronaves civiles de las Comunidades Europeas:

- las medidas tienen por efecto una significativa subvaloración de precios de los productos subvencionados de la rama de producción LCA de los Estados Unidos en comparación con el precio de los productos LCA de las Comunidades Europeas, o una amenaza de tal subvaloración de precios en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto una significativa reducción de los precios o contención de la subida de los precios en los mercados de productos LCA o una amenaza de reducción de los precios y contención de la subida de los precios en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto una pérdida de ventas significativa en los mercados de productos LCA o una amenaza de pérdida de ventas significativa en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de productos LCA de las Comunidades Europeas en el mercado estadounidense o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de productos LCA de las Comunidades Europeas en los mercados de terceros países o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado b) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto un daño importante a la rama de producción de grandes aeronaves civiles de las Comunidades Europeas o una amenaza de daño importante en violación del apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;

- la Enmienda Hunter sería también incompatible con, entre otras disposiciones, el artículo 23 del ESD y el artículo 32 del *Acuerdo SMC*.

El párrafo 2 del artículo 4 y el párrafo 2 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, considerados conjuntamente, exigen que en las solicitudes de celebración de consultas figure una relación de las pruebas de que se disponga respecto de: 1) la existencia y naturaleza de las subvenciones de que se trate y 2) los efectos desfavorables para los intereses de las Comunidades Europeas. Las pruebas de que se dispone se enumeran en el anexo a la presente carta, que combina las pruebas que ya figuraban en la carta del 6 de octubre de 2004 y pruebas adicionales que se han obtenido desde entonces sobre la existencia y naturaleza de las subvenciones.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Las Comunidades Europeas se reservan el derecho de solicitar a los Estados Unidos que presenten más información y documentos respecto de las medidas en cuestión y de sus efectos para los intereses de las Comunidades Europeas. Las Comunidades Europeas se reservan también el derecho de plantear medidas y alegaciones adicionales en el marco de otras disposiciones de la OMC.

Las autoridades de las Comunidades Europeas quedan a la espera de recibir en su debido momento una respuesta de los Estados Unidos a esta solicitud. Las Comunidades Europeas están dispuestas a considerar con los Estados Unidos fechas que sean mutuamente convenientes para celebrar consultas en Ginebra.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO

RELACIÓN DE LAS PRUEBAS DE QUE SE DISPONE

Las pruebas que figuran a continuación son las pruebas de que disponen actualmente las Comunidades Europeas respecto de la existencia y naturaleza de las subvenciones objeto de esta diferencia, y los efectos desfavorables que causan a los intereses de las Comunidades Europeas. Están apoyadas también por documentos comerciales confidenciales internos de Airbus que se reseñan *infra*. Las Comunidades Europeas se reservan el derecho de complementar o modificar esta lista en el futuro, según proceda.

a) Existencia y naturaleza de las subvenciones

Las pruebas de que disponen actualmente las Comunidades Europeas comprenden los documentos siguientes. En la solicitud de celebración de consultas presentada por las Comunidades Europeas se describe más detalladamente la naturaleza de estas subvenciones.

H.B. 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003)

Final Bill Report, H.B. 2294

Memorandum of Agreement for Project Olympus between the Boeing Company and the State of Washington, dated as of 19 December 2003, *available at* http://www.effwa.org/pdfs/boeing_olympus.pdf

Project Olympus Master Site Development and Location Agreement between the Boeing Company and the State of Washington, dated as of 19 December 2003, *available at* http://www.effwa.org/pdfs/boeing_olympus.pdf

First Amendment to Project Olympus Master Site Development and Location Agreement between the Boeing Company and the State of Washington, dated as of 19 December 2003, *available at* http://www.effwa.org/pdfs/boeing_amended.pdf

News Release, Office of Governor Gary Locke, *Gov. Gary Locke Unveils Tax Incentives Package to Help Land Boeing 7E7, Outlines Project's Significant Economic Impact on State*, 9 June 2003, *available at* http://www.governor.wa.gov/press/press-view.asp?pressRelease=1372&newsType=1

Bryan Corliss, *7E7 Perks Go to Boeing*, HeraldNet, 20 December 2003, *available at* http://www.heraldnet.com/stories/03/12/20/17926878.cfm

Action Washington, Boeing 7E7 Site Agreement: Tax Adjustment Package, 6 December 2004, *available at* http://dir.cted.wa.gov/DesktopModules/Documents/DocumentsView.aspx?tabID=0&alias=ActionWA&lang=en&ItemID=146&MId=116&wversion=Staging

News Release, Office of Governor Gary Locke, *Gov. Locke, Business, Labor and Government Leaders Celebrate Delivery of State's 7E7 Proposal at 'Action Washington' Rally*, 20 June 2003, *available at* http://www.governor.wa.gov/press/press-view.asp?pressRelease=1379&newsType=1

News Release, Office of Governor Gary Locke, *Gov. Gary Locke Credits States Aggressive Proposal, Unified Effort in Winning 7E7 Bid*, 16 December 2003, *available at* http://www.governor.wa.gov/press/press-view.asp?pressRelease=1491&newsType=1

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

David Ammons, *Boeing 7E7 Deal Includes Perks*, The Olympian, 22 January 2004, *available at* http://www.theolympian.com/home/news/20040122/business/19223_Printer.shtml

Our View: Sweet Boeing Deal Leaves a Sour Taste, King County Journal, 22 January 2004, *available at* http://www.kingcountyjournal.com/sited/story/html/154305

Press Release, Evergreen Freedom Foundation, *Details of Boeing Agreement Revealed*, 21 January 2004, *available at* http://www.effwa.org/press_releases/2004_01_21a.php

Open Letter to Washington Legislators from Bob Williams, President of EFF, 15 October 2004, *available at* http://www.effwa.org/commentaries/2004_10_15.php

John Gillie, *A Smooth Landing for the 7E7*, The News Tribune, 20 December 2004, *available at* http://www.thenewstribune.com/business/aerospace/story/4356715p-4127928c.html

Action Washington, *available at* http://dir.cted.wa.gov/portal/alias__ActionWA/lang__en/tabID__63/DesktopDefault.aspx

State of Washington, House and Senate Floor Debates, HB 2294, 10-11 June 2003

Executive Message Video, 20 June 2003, *available at* http://dir.cted.wa.gov/DesktopModules/Documents/DocumentsView.aspx?tabID=0&alias=ActionWA&lang=en&ItemID=177&MId=115&wversion=Staging

Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC (September 2003)

Project Management Services Contract Between State of Washington Employment Security Department and Accenture, LLP, ESD Contract Nº 05-415-PS, 5 May 2005, and related exhibits

Boeing's 747 Large Cargo Freighter Development on Plan, 22 February 2005, *available at* http://www.boeing.com/news/releases/2005/q1/nr_050222g.html

Snohomish County Airport, Aircraft Rate Schedule, effective 1 April 2002

Aircraft Models and Weights for Reporting All-Cargo Data to FAA, CY 2003 FAA ACAIS, February 2005, *available at*
http://www.faa.gov/arp/planning/stats/2005/Cy04CargoAircraftEnc2.pdf

Joint Use Agreement between Snohomish County and the Boeing Company with regard to Boeing's use of the Snohomish County Airport (Paine Field), dated 17 June 1966, and all subsequent amendments and letter agreements in relation thereto, including those dated 14 July 1969, 25 August 1999, 7 December 2000, 17 December 2002, and any amendments pursuant to the Project Olympus Master Site Agreement

Port of Everett, Rail/Barge Transfer Facility, *available at*
http://www.portofeverett.com/boeingrailbarge.shtml

Port Commission authorizes staff to go out to bid on Rail-Barge Facility, Port of Everett Press Release, 26 May 2005, *available at*
http://www.portofeverett.com/press/2005_05_26BidRailBarg.shtml

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

City of Everett Ordinance 2759-04 (2004), amending Chapter 3.24 of the Everett Municipal Code

Boeing Major Production Facilities, Everett, Washington, *available at* http://www.boeing.com/commercial/facilities/

Spreadsheets of top Everett manufacturing companies as compiled by the City of Everett Mayor's Office

Economic Revitalization and Reinvestment Act, S.B. 281, 2003 Sess., Reg. Sess., § 1(e) (Kan. 2003)

Supplemental Note on S.B. 281, *available at* http://www.kslegislature.org/supplemental/2004/SN0281.pdf

Richard Williamson, *Kansas Lands Piece of Jet, but Boeing May not Use the Bonds*, The Bond Buyer, 24 November 2003

Caroline Daniel, *Boeing Eyes Highest Handout in Bid to Soar Above Europe*, The Financial Times, 16 June 2003

Steve Painter, *Boeing Wichita Lands State Bonds*, The Wichita Eagle, 22 May 2003

Jean Hays, *Tweaks to Boeing Bill Pass Senate*, The Wichita Eagle, 7 May 2003

Chris Grenz, *Boeing Banking on State*, The Topeka Capital-Journal, 20 April 2003

Kansas Department of Commerce, Legislative Session Track for S.B. 281, *available at* http://kdoch.state.ks.us:82/NewsApp/news_legislative_updates_bill_display.jsp?id=1049378817480

Steve Painter and Molly McMillin, *State Sees Bonds as Boeing's Best Shot*, The Wichita Eagle, 2 April 2003

Kansas Development Finance Authority, Financial Statements Years Ended June 30, 2003 and 2002, and Independent Auditors' Report, *available at* http://www.kdfa.org/admin/UPLOADS/FinalAuditReport-FY2003.pdf

Now You Know: Who Received Incentives? The Wichita Eagle, 11 July 2004

City of Wichita, *IRB Overview, "Industrial Revenue Bond Issuance in the State of Kansas," available at* http://www.wichita.gov/Business/EconomicDevelopment/IRB/IRBOverview.htm

Minutes of Meetings of the Wichita City Council, 1995-2005, *available at* http://www.wichitagov.org/Government/MinutesAndAgendas/CityCouncil/

Lillian Zier Martell, The Wichita Eagle, 10 November 1999

David Dinell, *City approves Boeing industrial revenue bonds*, 7 November 2002, *available at* http://wichita.bizjournals.com/wichita/stories/2002/11/04/daily44.html

Karen Pierog, *Wichita Council OKs Tax Break for Boeing*, Reuters News Service, 10 November 1999

Council approves Boeing bonds, Wichita Business Journal, 14 November 2000, *available at* http://wichita.bizjournals.com/wichita/stories/2000/11/13/daily21.html

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

City of Wichita Industrial Revenue Bond Policy, Resolution Nº R-98-151, *available at* http://www.wichita.gov/NR/rdonlyres/5C4F7504-A681-47EC-8369-F1AD7C400FAE/0/Industrial_Revenue_Bond_Policy_06d.pdf

Wichita City Council Ordinance N^{os} 46-401 (2004), 45-914 (2003), 45-495 (2002), 45-133 (2001), 44-811 (2000), 44-428 (1999), 44-102 (1998), 43-642 (1997), 43-325 (1996), 42-949 (1995), 42-553 (1994), 42-228 (1993), 41-916 (1992), and 41-592 (1991)

Bond transcripts for industrial revenue bonds issued on behalf of Boeing by the City of Wichita since 1979

Letters of intent for Industrial Revenue Bonds issued to the US LCA industry pursuant to actions of the Wichita City Council taken on 17 May 2005, 13 July 2004, 9 November 1999, 13 February 1996, 24 March 1992, 5 December 1989, 21 December 1982, 9 June 1981, and 23 October 1979

Tax Abatement Cost-Benefit Analyses for US LCA-industry industrial revenue bonds performed by the Center for Economic Development and Business Research, W. Frank Barton School of Business, Wichita State University

Council approves Onex IRBs, Wichita Business Journal, 17 May 2005, *available at* http://wichita.bizjournals.com/wichita/stories/2005/05/16/daily16.html

K.S.A. §§ 12-1740 *et seq*., as amended

K.S.A. §§ 79-201 *et seq*., as amended, and Article 11, Section 13 of the Constitution of the State of Kansas

K.S.A. §§ 79-3601 *et seq*., as amended

Boeing Commercial Airplanes, Wichita Division, "Wichita Overview," *available at* http://www.boeing.com/commercial/wichita/commercial.htm

List maintained by the City of Wichita that contains information about all IRBs issued by the City of Wichita since 1979

City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy, *available at* http://www.wichita.gov/NR/rdonlyres/5C4F7504-A681-47EC-8369-F1AD7C400FAE/0/Industrial_Revenue_Bond_Policy_06d.pdf

The City of Wichita Industrial Revenue Bond Policy, Resolution Nº R-98-151

Property Tax Exemption Orders issued by the Kansas Board of Tax Appeals for property owned by or leased to the Boeing Company from FY 1985 to present

Property Tax Exemption Applications filed with the Kansas Board of Tax Appeals by the Boeing Company from FY 1985 to present

Kansas Department of Revenue Ruling Nº 19-1996-1, 1 July 1989

Kansas Private Letter Ruling Nº P-2001-098, 30 September 2001

Kansas Private Letter Ruling Nº P-1999-44, 26 February 1999

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Funding provided by the State of Kansas, Kansas Technology Enterprise Corporation ("KTEC"), and the Federal Government to the National Institute for Aviation Research at Wichita State University for collaborations with the US LCA industry, as detailed in the National Institute for Aviation Research, 2003 Annual Report

Economic Development for a Growing Economy Tax Credit Act, Illinois Public Act 91-476, as amended

35 Ill. Comp. Stat. §§ 10/5 *et seq.*

35 Ill. Comp. Stat. §§ 5/211 *et seq.*

Corporate Headquarters Relocation Act, Illinois Public Act 92-0207, 20 Ill. Comp. Stat. §§ 611/1 *et seq.*

35 Ill. Comp. Stat. § 200/18-165

Ordinance of the County of Cook, Illinois, Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001)

Ordinance of the City of Chicago, Illinois, Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001)

The Boeing Company - Corporate Headquarters Relocation Grant Application (10 December 2001), prepared for the Illinois Department of Commerce and Community Affairs

John O'Connor, *Chicago's Boeing Incentives May Be Cut*, Denver Post, 24 May 2001

Tax Reimbursement Payment Agreement Between the City of Chicago and the Boeing Company, 1 November 2001, attached as Exhibit A to An Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (ordinance *available at* http://egov.cityofchicago/webportal/COCWebPortal/COC_Editorial/ Boeing.txt)

Tax Reimbursement Payment Agreement Between the County of Cook and The Boeing Company, 1 November 2001

Boeing amended certification of real estate taxes paid in accordance with the Lease Agreement (attached to Boeing's 23 July 2003 request for Tax Reimbursement from the County of Cook)

Boeing certification of real estate taxes paid in accordance with the Lease Agreement (2 December 2003) (attached to Boeing's 29 January 2004 request for Tax Reimbursement Payment from the City of Chicago)

Statement of Robert Kunze (Deputy Commissioner, Department of Planning and Development, City of Chicago), Report of the Committee on Finance, Board of Commissioners of Cook County, 12 September 2001, *available at* http://www.co.cook.il.us/secretary/CommitteePages/ Meeting%20Reports/Finance%20Committee/2001/09-12-01.htm

Meeting of the Cook County Board of Commissioners: Post Agenda Report, 29 September 2001, *available at* http://www.cookctyclerk.com/agendas/2001/092001/092001meeting.pdf

Boeing Moving Headquarters to Chicago, 14 May 2000, *available at* http://www.spaceandtech.com/ digest/sd2001-19/sd2001-19-001.shtml

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

City of Chicago, Office of City Comptroller, *Order Payment Voucher*, Nº PV08030801779

City of Chicago, Office of City Comptroller, *Order Payment Voucher*, Nº PV08040800041

City of Chicago, Office of City Comptroller, *Order Payment Voucher*, Nº PV08040801118

City of Chicago, Office of City Comptroller, *Order Payment Voucher*, Nº PV08040800574

Cook County, Bureau of Finance, *Cashier's Check 461492*, 25 May 2004

Cook County, Bureau of Finance, *Cashier's Check 456646*, 23 December 2003

Boeing Headquarters Relocation Projected Cost/Benefit Analysis

Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago, 15 January 2003

Jack Lyne, *US$63 million in Incentives, Last-Second Space Deal Help Chicago Land Boeing*, June 2001, *available at* www.conway.com/ssinsider/incentive/ti0106.htm

Press Release from The Boeing Company, Boeing Begins World Headquarters Operations in Chicago (4 September 2001), available at http://www.boeing.com/news/releases/2001/q3/nr_010904z.htm

Press Release from the Office of Illinois Governor George Ryan (10 May 2001), available at http://www.state.il.us/gov/press/01/may/0510boeing.htm

Ron Starner and Mark Arend, "Behind Boeing's Flight Plan: Why the New Chicago Headquarters is Just Part of the Story," Site Selection Magazine, September 2001, available at http://www.siteselection.com/issues/2001/sep/p572

Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois (August 2001)

Memo to Honorable Members of the General Assembly from Pam McDonough, Director, Department of Commerce and Community Affairs, regarding the Corporate Headquarters Relocation Act (23 May 2001)

State of Illinois, 92nd General Assembly, House of Representatives, Transcription Debate, 69th Legislative Day, 31 May 2001

Jeff McCourt and Greg LeRoy, Good Jobs First, *A Better Deal for Illinois: Improving Economic Development Policy* (January 2003), available at http://www.heartland.org/Article.cfm?artId=12828

Corporate Headquarters Relocation Act Master Agreement between The Illinois Department of Commerce and Community Affairs and The Boeing Company (27 March 2002)

Marc J. Lane, *It Pays to Invest in State's Homegrown Technology*, 24 Crain's Chicago Bus. 11, 2001 WL 7067142

Reports of Job Creation/Retention and Capital Improvements Expenditures for several years

EDGE Tax Credit Report of Annual Compliance for Year Ending 12/31/2003

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Report of the Committee on Finance, Board of Commissioners of Cook County (12 September 2001), *available at* http://www.co.cook.il.us/secretary/CommitteePages/Meeting%20Reports/Finance%20Committee/2001/09-12-01.htm

Hearing Charter, *The Future of Aeronautics at NASA: Hearing Before the House Subcomm. on Space and Aeronautics of the Comm. on Science*, 16 March 2005

Statement of Dr. J. Victor Lebacqz, NASA Associate Administrator for Aeronautics Research, before the House Subcommittee on Space and Aeronautics, 16 March 2005

Achieving Aeronautics Leadership, NASA Aeronautics Strategic Enterprise Plan, 1995-2000, April 1995

Statement of Dr. John M. Klineberg, Chair, Committee to Review NASA's Aeronautics Technology Program, Aeronautics and Space Engineering Board, Division on Engineering and Physical Sciences, National Research Council, the National Academies, before the House Subcommittee on Space and Aeronautics, 16 March 2005

NASA Langley Research Center, Economic Impact, Fiscal Year 1998

Joseph R. Chambers, *Concept to Reality: Contributions of the NASA Langley Research Center to US Civil Aircraft of the 1990s* (2003)

Minutes of the NASA Advisory Council, Aerospace Technology Advisory Committee, and Technology and Commercialization Advisory Committee

Federal Support for US Aeronautics Industry: Hearing Before the House Subcomm. on Government Activities and Transportation of the Comm. on Government Operations, 102nd Cong. 182 (1992)

FY98 Budget for NASA: Hearing Before the Senate Subcomm. on Science, Technology and Space of the Comm. on Commerce, Science and Transportation, 105th Cong. (1997), Federal News Service, 24 April 1997

Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 80-81 (1993)

The Clinton Administration's Initiative to Promote a Strong Competitive Aviation Industry, January 1994

Joe Cobb, *Clinton's Welcome Plan to Improve Air Travel*, Heritage Foundation Reports, 28 January 1994

Competition in the US Aircraft Manufacturing Industry: Hearing before the House Subcomm. on Aviation of the Comm. on Transportation and Infrastructure, 107th Cong. 4 (2001)

Jeffrey L. Ethell, *Fuel Economy in Aviation*, NASA SP-462

NASA's Aeronautics Program: Hearing Before the Senate Subcomm. on Science, Technology and Space of the Comm. on Commerce, Science and Transportation, 107th Cong. (2001), FDCH Political Transcripts, 24 April 2001

Innovations in Aircraft Design, *available at* http://www.sti.nasa.gov/tto/spinoff1997/t1.html

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Statement of Billy M. Glover, Director of Environmental Performance Strategy, Boeing Commercial Airplanes, before the House Subcommittee on Aviation of the Committee on Transportation and Infrastructure, 5 June 2003

Dawn C. Jegley and Harold G. Bush, *Structural Response and Failure of a Full-Scale Stitched Graphite-Epoxy Wing*, AIAA Paper Nº 2001-1334-CP

Randy Tinseth, *Boeing Innovations in Technology and Airplane Design*, April 2004

National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. Nº 85-568

NASA Appropriations Acts, P.L. 94-116 (FY 1976); P.L. 94-378 (FY 1977); P.L. 95-119 (FY 1978); P.L. 95-392 (FY 1979); P.L. 96-103 (FY 1980); P.L. 96-526 (FY 1981); P.L. 97-101 (FY 1982); P.L. 97-272 (FY 1983); P.L. 98-45 (FY 1984); P.L. 98-371 (FY 1985); P.L. 99-160 (FY 1986); P.L. 99-500 & P.L. 99-591 (FY 1987); P.L. 100-202 (FY 1988); P.L. 100-404 (FY 1989); P.L. 101-144 (FY 1990); P.L. 101-507 (FY 1991); P.L. 102-139 (FY 1992); P.L. 102-389 (FY 1993); P.L. 103-124 (FY 1994); P.L. 103-327 (FY 1995); P.L. 104-134 (FY 1996); P.L. 104-204 (FY 1997); P.L. 105-65 (FY 1998); P.L. 105-276 (FY 1999); P.L. 106-74 (FY 2000); P.L. 106-377 (FY 2001); P.L. 107-73 & P.L. 107-117 (FY 2002); P.L. 108-7 (FY 2003); P.L. 108-199 (FY 2004); P.L. 108-447 (FY 2005)

Basis of NASA FY 1976-FY 2006 Funding Requirements, including sections relevant to the Aircraft Energy Efficiency ("ACEE"), Materials and Structures Systems Technology ("MSST"), Advanced Composites Technology ("ACT"), High Speed Research ("HSR"), Advanced Subsonic Technology ("AST"), High Performance Computing and Communications ("HPCC"), Aviation Safety/Aviation Safety & Security/Aviation Security & Safety ("Aviation Safety"), Quiet Aircraft Technology ("QAT"), Vehicle Systems, and Research and Technology Base ("R&T Base") Programs, as well as Research and Program Management ("R&PM"), and Institutional Support

Basis of NASA ACEE FY 1976-FY 1987 Funding Requirements

Basis of NASA MSST FY 1988-FY 1995 Funding Requirements

Basis of NASA ACT FY 1996-FY 1997 Funding Requirements

Basis of NASA HSR FY 1990-FY 2001 Funding Requirements

Basis of NASA AST FY 1992-FY 2001 Funding Requirements

Basis of NASA HPCC FY 1991-FY 2003 Funding Requirements

Basis of Aviation Safety FY 2000-FY 2006 Funding Requirements

Basis of NASA QAT FY 2000-FY 2006 Funding Requirements

Basis of NASA Vehicle Systems FY 2003-FY 2006 Funding Requirements

Basis of NASA R&T Base FY 1991-FY 2004 Funding Requirements

Basis of NASA R&PM FY 1976-FY 2003 Funding Requirements

Basis of NASA Aerospace Institutional Support FY 2002-FY 2005 Funding Requirements

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

48 C.F.R. § 31.205-18

14 C.F.R. § 1274.204(g)

48 C.F.R. §§ 9904.420 *et seq*.

Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information, section 4.5.7.1 (NPG 2200.2A)

48 C.F.R. §§ 27.400 *et seq*.

L.B. Ilcewicz, P.J. Smith, C.T. Hanson, T.H. Walker, S.L. Metschan, G.E. Mabson, K.S. Willden, B.W. Flynn, D.B. Scholz, D.R. Polland, H.G. Fredrikson, J.T. Olson, and B.F. Backman, The Boeing Company, Seattle, WA, NASA/CR 4734, *Advanced Technology Composite Fuselage-Program Overview*, April 1997

Robert H. Kinder, Douglas Aircraft Company, N95-29030, *Impact of Composites on Future Transport Aircraft*

John Quinlivan, N95-29031, *Challenges and Payoff of Composites in Transport Aircraft: 777 Empennage and Future Applications*

R.H. Liebeck, D.A. Andrastek, J. Chau, R. Girvin, R. Lyon, B.K. Rawdon, P.W. Scott, R.A. Wright, McDonnell Douglas Aerospace, Long Beach, CA, NASA/CR-195443, *Advanced Subsonic Airplane Design & Economic Studies*, April 1995

L.B. Ilcewicz, T.H. Walker, K.S. Willden, G.D. Swanson, G. Truslove, S.L. Metschan, and C.L. Pfahl, The Boeing Company, Seattle, WA, NASA/CR-4418, *Application of a Design-Build Team Approach to Low Cost and Weight Composite Fuselage Structure*, 1991

Individual Budgets for DOD Project Related Elements of US Navy, Army, and the Defense Research Projects Agency

10 U.S.C. §§ 2511, 2521

DOD Appropriations Acts P.L. 101-511 (FY 1991); P.L. 102-172 (FY 1992); P.L. 102-396 (FY 993); P.L. 103-139 (FY 1994); P.L. 103-335 (FY 1995); P.L. 104-61 (FY 1996); P.L. 104-208 (FY 1997); P.L. 105-56 (FY 1998); P.L. 105-262 (FY 1999); P.L. 106-79 (FY 2000); P.L. 106-259 (FY 2001); P.L. 107-117 (FY 2002); P.L. 107-248 (FY 2003); P.L. 108-87 (FY 2004); P.L. 108-287 (FY 2005)

RDT&E US Civil Aircraft Related Project Element Budgets for FY 1991-FY 2005, including: Defense Research Sciences (PE# 0601102F), Materials (PE# 0602102F), Aerospace Flight Dynamics\Vehicle Technologies (PE# 0602201F), Aerospace Propulsion (PE# 0602203F), Aerospace Sensors (PE# 0602204F), Dual Use Applications\Science & Technology (PE# 0602805F), Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F), Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F), Aerospace Structures\Technology Dev/Demo (PE# 0603211F), Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F), Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F), RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F), Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/0708011N), C-17 (PE# 0401130F/0604231F), CV-22 (PE# 0401318F), Joint Strike Fighter (PE# 0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N), AV-8B Aircraft (PE# 0604214N), Comanche (PE# 0604223A), F-22 (PE# 0604239F), B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F), V-22 (PE# 0604262N), A-6 Squadron (PE# 0204134N), F/A-18 Squadrons (PE#

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

0204136N), Dual Use Applications Program (including its predecessor, the Technology Reinvestment Project)

DOD RDT&E Budget Item Justification, Exhibits R-2, FY 1991-FY 2006

DOD FY 1991-FY 2006 Budgets for RDT&E Programs (Exhibit R-1), DOD Component Summary

Department of Defense Office of the Inspector General, "Major Range and Test Facility Base," D-2004-035, 8 December 2003

Report of 15 February 2005 of the General Accountability Office (GAO) of the United States' Government to the Secretary of Defense, Contract Management, The Air Force Should Improve How It Purchases AWACS Spare Parts, GAO-05-169

Management Accountability Review of the Boeing KC-767A Tanker Program, Office of the Inspector General of the Department of Defense, 13 May 2005, Report No OIG-2004-171, available at: http:/www.dodig.osd.mil/tanker.htm

Daily Briefing, 15 April 2005

GAO says problems justify rebidding C-130 contract

By Amy Klamper, CongressDaily, available at:
http://www.govexec.com/dailyfed/0405/041505cdam2.htm

E-Mails Detail Air Force Push for Boeing Deal

Pentagon Official Called Proposal Lease of Tankers a "Bailout", Report Finds

By R. Jeffrey Smith, Washington Post, Tuesday 7 June 2005; A01

Holes in the Tanker Story

Washington Post, Monday, 20 June 2005; A14

Factual information and various statements covering, among other things, the "Tanker Deal" available at http:/www.pogo.org/p/x/archivecontractover.html (Project on Government Oversight website)

Report of 14 April 2005 of the General Accountability Office (GAO) of the United States' Government, Air Force Procurement, Protests Challenging Role of Biased Official Sustained, GAO-05-436T, available at: http:/www.gao.gov/new.items/d05436t.pdf

Congressional Budget Office (CBO) Report, Letter of Douglas Holtz-Eakin, Director addressed to the Honorable Don Nickles, Chairman of the Committee on the Budget United States Senate dated 26 August 2003 and related documents available at: http:/www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=4494&sequence=0

Statement of The Honorable Joseph E. Schmitz, Inspector General, Department of Defense before the Airland Subcommittee, Senate Committee on Armed Services on "Air Force Acquisition Oversight", 14 April 2005 available at: http://armed-services.senate.gov/statemnt/2005/April/Schmitz%2004-14-05.pdf

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

DOD Follow-Up on Boeing Probe Results in 8 Contracts Referred to IG, in particular the National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, Boeing, the C-22 Replacement Program (C-40), Boeing, the KC-135 Programmed Depot Maintenance, Boeing/Pemco, the C-40 Lease and Purchase Program, Boeing, the upgrade to the avionics of the C-130J aircraft, the C-17 H22 contract, the Boeing KC-767A tanker program, the contract for the purchase of certain spare parts for the Airborne Warning and Control System (AWACS) aircraft and Pentagon statement on DCMA Identified Questionable Contracts, BNA of 15 February 2005

FY06 Defense Authorisation bill (HR 1815), House Armed Services Committee Chairman Duncan Hunter's amendment (Section 817 - Prohibition on Procurement from Beneficiaries of Foreign Subsidies) adopted by the US House on 25 May 2005

Jeanne Rapley, *Testing for Private Industry: A Legal Perspective*, powerpoint presentation, 17 March 1997, *available at* http://www.dtc.army.mil/apbi/1997/legal97/index.html

AEDC, "Commercial Success Stories," *available at*
http://www.arnold.af.mil/aedc/commercial/commercial.pdf

10 U.S.C. § 2681

10 U.S.C. § 2539b

NAWCAD, "Commercial Service Agreements (CSAs)," *available at*
http://nawcadcounsel.navair.navy.mil/CSAs.htm

US General Accounting Office, "Aerospace Testing: Promise of Closer NASA/DOD Cooperation Remains Largely Unfulfilled," GAO/NSIAD-98-52, March 1998

US Department of Labor Employment & Training Administration News Release, *US Secretary of Labor Elaine L. Chao Announces Nearly $1.5 Million to Train Washington Workers for Careers in the Aerospace Industry*, 5 November 2004, available at http://www.doleta.gov/whatsnew/new_releases/november052004-Washington.cfm
Notification of Award for Grant Nº AN-14571-05-60 to Edmonds Community College, 4 February 2005

Workforce Investment Act of 1998, Pub. L. Nº 105-220 (1998)

Statement of Work for Grant Nº AN-14571-05-60 to Edmonds Community College, undated

35 U.S.C. §§ 200 *et seq*.

48 C.F.R. §§ 27.300 *et seq*.

Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 February 1983)

Executive Order 12591 (10 April 1987)

14 C.F.R. §§ 1274.911 - 1274.914

48 C.F.R. §§ 1827.301 *et seq*.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

48 C.F.R. §§ 227.303 *et seq*.

48 C.F.R. §§ 227.7100 *et seq*.

Contract Nº NAS1-20267

19 C.F.R. § 351.524(b) (1998)

NASA Langley Research Center, High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook (April 1998)

National Research Council, Committee on High Speed Research, US Supersonic Commercial Aircraft: Assessing NASA's High Speed Research Program (1997)

James Schultz, "HSR Leaves Legacy of Spinoffs," Aerospace America, September 1999

United States notification to the WTO Committee on Subsidies and Countervailing Measures, G/SCM/N/3/USA/Suppl.1 (19 November 1998)

United States Updating and New and Full Notification to the WTO Committee on Subsidies and Countervailing Measures, G/SCM/N/48/USA (2 July 2002)

Aviation Systems Analysis Capability, Executive Assistant Development, NASA/CR-1999-209119, Logistics Management Institute, March 1999

Testimony to the Subcommittee on Technology, Environment, and Aviation of the US House of Representatives, 10 February 1994, Federal Document Clearing House, 1994 WL 214062

Advanced Subsonic Technology Program, Technology Transfer Control Handbook (August 1998)

Federal News Service, Hearing of the Science, Technology and Space Subcommittee of the Senate Commerce, Science and Transportation Committee, 24 April 1997

Flight International, 11 August 1999

NASA HPCC, Status of Ames Sponsored HPCC NASA Research Announcements

NASA HPCC, Computational Aerospace Sciences ("CAS") Project Description

NASA HPCC, Computational Aerospace Sciences NASA HPCC 1999 Brochure

NASA HPCC, Mission Description

NASA Budget Estimates for FY 1993-FY 2003, NASA Mission Support, Research and Program Management

NASA News, Boeing Names New Airplane Wing Composites Development Center

35 U.S.C. §§ 154, 271

NASA Property Rights in Inventions, 42 U.S.C. §§ 2457 *et seq*.

NASA Patent Waiver Regulations, 14 C.F.R. §§ 1245 *et seq*.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Evidence from Patents and Patent Citations on the Impact of NASA and other Federal Labs on Commercial Innovation, National Bureau of Economic Research (May 1997)

General Information Concerning Patents, published by USPTO

Sylvia K. Kraemer, NASA's Director of Policy Development Office of Policy and Plans, Monopolies, and the Cold War: The Origins and Consequences of NASA Patent Policy, 1958-1998 (October 1999)

NASA Office of Policy and Plans, Value of Patent Rights Waived by NASA

US Patent Nº 6,497,389

US Patent Nº 6,126,110

US Patent Nº 6,053,050

US Patent Nº 6,014,606

US Patent Nº 5,971,252

US Patent Nº 6,138,895

US Patent Nº 5,953,231

US Patent Nº 5,931,107

US Patent Nº 5,902,535

US Patent Nº 5,242,523

US Patent Nº 5,893, 535

US Patent Nº 5,909,858

US Patent Nº 5,899,413

US Patent Nº 5,740,984

US Patent Nº 5,681,013

Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors, 10 U.S.C. § 2372

Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Federal Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 31.205-18

Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 231.205-18

Department of Defense Directive Regarding IR&D Number 3204.1 (10 May 1999)

Internal Revenue Service National Office Technical Advice Memorandum, Private Ruling 8633004 (unpublished), 1986 PLR LEXIS 2296 (9 May 1986)

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1, January 2001

DOD Independent Research & Development, Program Report (May 2002)

Assessing the Impact of Regulatory and Legislative Changes to the Independent Research and Development Program, Prepared for Office of the Director, Defense Research & Engineering Acquisition and Technology, DOD (14 March 1997)

Michael E. Davey & Dahlia Stein, Congressional Research Service Report for Congress: DOD's Independent Research and Development Program: Changes and Issues (17 December 1993)

10 U.S.C. § 2324(l)(1) (version in effect from FY 1995-FY 2001)

10 U.S.C. § 2306a (version in effect FY 1991-FY 1992)

10 U.S.C. § 2324(m)

48 C.F.R. § 16.301-3(a)(1)

48 C.F.R. § 12.207

48 C.F.R. §§ 37.602-4, *et seq*.

48 C.F.R. § 36.207(a)

48 C.F.R. § 216.104-70(b)(2), (c), (d)(2)

48 C.F.R. § 235.006(b)(i)

48 C.F.R. § 35.006(c)

Defense Contract Audit Agency, Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs Incurred by Major Defense Contractors (Multiple Reports for Fiscal Years 1989 through 2004)

GSA Contract Database

Congressional Office of Technology Assessment, Competing Economies: Government Support of Large Civil Aircraft Industries of Japan, Europe and the United States (Washington, 1991)

Dual Use Technology 1995 Report

BC-17X Background Information

US Department of Defense News Release: Technology Reinvestment Project Announces FY 94 Selections, 25 October 1994

Commerce Business Daily, "Technology Reinvestment Project Program Announcement," 21 October 1994

Anne Kellogg, "Clinton Administration to Diversify Defense Under Attack," The Hartford Courant, 11 May 1996, p. A9

Richard Burnett, "Defense Conversion Faces Own War; The Program Has Come Under Attack by Congress as Lawmakers Search for Prime Budget Cuts," Orlando Sentinel, 15 October 1995, p. H1

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Potomac Institute for Policy Studies, A Review of the Technology Reinvestment Project, 30 January 1999

National Defense Authorization Act for Fiscal Year 1997, 10 U.S.C. § 2511

Defense Acquisition Reform: Hearing before the Subcommittee on Acquisition and Technology of the Senate Committee on Armed Services, 105th Congress, 19 March 1997 (Statement of Hon. Paul G. Kaminski, Under Secretary of Defense for Acquisition and Technology)

Dual Use Science and Technology Program Web Site, at Fact Sheet hyperlink

FY02 Air Force Dual Use Science & Technology Annual Competition: Updated FY 02 Solicitation Schedule

Department of Defense, Report to Congress on the Activities of the DOD Office of Technology Transition, January 1998

Department of Defense, Dual Use Science & Technology Report to Congress, March 1999, Appendix C

DOD Research & Development Contracting Definitions, 48 C.F.R. § 235

Omnibus Trade and Competitiveness Act of 1988, Pub. L. Nº 100-418, codified at 15 U.S.C. § 278n

American Technology Preeminence Act of 1991, Pub. L. Nº 102-245

National Institute of Standards & Technology Rules, 15 C.F.R. §§ 295.1 *et seq*.

NISTIR-6099, Connie K.N. Chang, ATP Eligibility Criteria for US Subsidiaries of Foreign-owned Companies: Legislation, Implementation and Results, Chapter 1

NISTIR-5896, Rosalie Ruegg, Guidelines For Proposing Economic Evaluation Studies to The Advanced Technology Program (ATP), Chapter 1.4

Slides by Marc G. Stanley, Acting Director of ATP (ATP Awards to Date by Technology Area (1990-2001))

US Secretary of Commerce, A Progress Report on the Impacts of an Industry-Government Technology Partnership

NISTIR-6491, Jeanne W. Powell and Karen L. Lellock, Development, Commercialization, and Diffusion of Enabling Technologies: Progress Report (2000)

Slides About the ATP Proposers' Conference (1999)

Replies to Questions Posed by Chile, the European Community, Mexico and Poland Regarding the New and Full Notification of the United States, G/SCM/Q2/USA/20 (7 April 1999)

NIST Overview of the Advanced Technology Program

Statements of US Senators Danforth and Hollings Regarding ATP Program, 140 Cong. Rec. S2851 (11 March 1994), Cong. Rec. S2763 (10 March 1994)

Historical Statistics on Awards/Winners (1990 - 5 September 2002)

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ATP Project Briefs, Projects 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials), 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution), 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly), 91-01-0267 (PREAMP - Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products), 97-05-0020 (EECOMS: Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems), and 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming)

Sections 921-927 of the Internal Revenue Code (prior to repeal) and related measures

FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act of 2000, Pub. L. Nº 106-519

American Jobs Creation Act of 2004, Pub. L. Nº 108-357

b) Perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas

Las Comunidades Europeas disponen de abundantes pruebas de que las subvenciones concedidas a la rama de producción LCA de los Estados Unidos han causado y continúan causando efectos desfavorables por la significativa contención de la subida de los precios o la reducción de los precios de las grandes aeronaves civiles a nivel mundial, la significativa subvaloración de precios y la significativa pérdida de ventas de la rama de producción comunitaria en el mercado de grandes aeronaves civiles.

Las pruebas de que se disponen incluyen las siguientes:

Information regarding Airbus products, including at http://www.airbus.com/en/aircraftfamilies/ and http://www.boeing.com/commercial/flash.html, and related links and company information

Airbus and Boeing documents describing aircraft in terms of range and seats

Boeing pricing, order and delivery data, including at http://www.boeing.com/commercial/prices/ and http://active.boeing.com/commercial/orders/userdefinedselection.cfm

Airbus order and delivery data, including at http://www.airbus.com/en/corporate/orders_and_deliveries/ (and in internal business confidential sources)

Airbus marketing material analysing the competitive relationship between the various Airbus and Boeing products

Airclaims, Client Aviation System Inquiry data (paid access database)

Boeing Current Market Outlook, various editions (including at http://www.boeing.com/commercial/cmo/index.shtml)

Airbus Global Market Forecast, various editions (including at http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/att00003033/media_object_file_GMF2004_full_issue.pdf)

"Bouncing Boeing," The Economist, 13 June 1998

"Airbus Eclipses Boeing, Sets Order Book Record," Aviation Week and Space Technology, 10 January 2000

"Boeing increases base price for commercial aircraft by 5 percent," Seattle Times, 10 July 1998

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Cumulative Deliveries for the Boeing 737 Family since 1974

"Airbus bets the company," The Economist, 18 March 2000

"Boeing, Banking on a big bird," The Economist, 12 March 1994

"Wall Street frets over Boeing," Airline Business, August 1998

"Just in time, not just in case; Boeing's push for production casts," Air Transport World, April 1994

"Boeing hit by 737 problems," Financial Times, 23 April 1998

"Airbus, Boeing in costs dogfight," Financial Times, 12 July 1994

"USA: Strong gains expected from Boeing commercial unit," The Seattle Times, 14 January 2000

"USA: Software City starts to find major bugs in reality," Independent, 5 December 1998

"USA: City - what's bugging Boeing," Sunday Telegraph, 6 September 1998

"USA: Boeing sold below cost, study suggests," The Seattle Times, 4 March 1999

"Fearful Boeing," The Economist, 27 February 1999

"Boeing to Revive Plans for Larger Super Jumbo," Seattle Times, 9 September 1998

"Medium Residual Values of 747 Buoyed by A3XX Delay," Aircraft Value News, 13 April 1998

"A340-500/600 Nears Go-Ahead," Aviation Week and Space Technology, 11 August 1997

"Too Big to Fly?," Washington Post, 4 May 1997

Airbus press releases (including at http://www.airbus.com/en/presscentre/pressreleases/)

Boeing press releases (including at http://www.boeing.com/news/releases/archive2004.html, and for earlier years included in website archives)

Press releases by Airbus and Boeing customers

Commission Decision of 30 July 1997 declaring a concentration compatible with the common market and the functioning of the EEA Agreement, OJ L 336/16 (8 December 1997)

Moody's Investors Service, Global Aerospace/Defense - Industry Outlook January 2002

Society General, Aerospace and Defense Industry Report, June 2002

Aircraft Value News, various editions

Aviation Week & Space Technology, various editions

Air Transport World, various editions

Airline Business, various editions

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Citigroup Smith Barney, Boeing analyst reports

Credit Suisse First Boston, Boeing analyst reports

JP Morgan, Boeing analyst reports

Wachovia Securities, Boeing analyst reports

Society of British Aerospace Companies, Has the Business model for commercial aviation changed permanently post September 11th?

US International Trade Commission, Investigation Nº 332-414, Publication 3433, June 2001

US Department of Commerce, International Trade Administration, "The US Jet Industry: Competition, Regulation, and Global Market Factors Affecting US Producers," March 2005

Statement by Airbus that it has also gathered substantial evidence of a business confidential nature (*e.g.*, internal memoranda, communications to and from actual and potential airline and leasing company customers, and internal analyses of campaigns), which confirms the existence of injury, market displacement or impediment, price suppression, depression and undercutting as well as lost sales.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO B

Índice		Página
Anexo B	*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS353/2-WT/DS317/5/Add.1	B-2

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO B*

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO
DE GRANDES AERONAVES CIVILES

Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada
por las Comunidades Europeas

La siguiente comunicación, de fecha 20 de enero de 2006, dirigida por la Delegación de las Comunidades Europeas 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, las Comunidades Europeas ("CE") solicitaron la celebración de consultas con los Estados Unidos con respecto al asunto mencionado *supra*, de conformidad con 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*"), el párrafo 1 del artículo XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("GATT de 1994") y el artículo 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD").[1] Las consultas se celebraron el 5 de noviembre de 2004, pero no permitieron resolver la diferencia.

En la reunión celebrada por el Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") el 13 de junio en relación con la solicitud de establecimiento de un grupo especial en el asunto mencionado *supra*[2], los Estados Unidos afirmaron sin ninguna explicación que 13 de los 28 programas de subvenciones citados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial no se habían enumerado en la solicitud de celebración de consultas de 6 de octubre de 2004 y no podían ser objeto del procedimiento de un grupo especial. Las CE no estuvieron de acuerdo con esta infundada aseveración, pero manifestaron que estaban dispuestas a continuar celebrando consultas con el fin de aclarar y resolver las cuestiones, lo cual se entendía sin perjuicio de la posición jurídica de las Comunidades Europeas y de los derechos que les correspondían. Por consiguiente, el 27 de junio de 2005 las CE solicitaron la continuación de las consultas celebradas el 5 de noviembre de 2004.[3]

La continuación de las consultas solicitada tuvo lugar el 3 de agosto de 2005, pero no permitió resolver la diferencia.

Lamentablemente, los Estados Unidos decidieron utilizar sus objeciones de procedimiento infundadas también para menoscabar el procedimiento del Anexo V iniciado en este asunto por el OSD el 23 de septiembre de 2005. En particular, los Estados Unidos decidieron no facilitar respuestas con respecto a medidas respecto de las que habían determinado de forma unilateral que estaban fuera del ámbito de la diferencia. Además, los Estados Unidos bloquearon reiteradamente los esfuerzos de las CE para que el Grupo Especial se pronunciara de forma autorizada sobre el ámbito de la diferencia.

---

* La presente comunicación se distribuyó inicialmente el 23 de enero de 2006 como documento WT/DS317/5. El 4 de diciembre de 2006 se publicó un corrigendum con objeto de añadir "segunda reclamación" al final del título del documento y de añadir "WT/DS353/2" a la signatura del documento.

[1] Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/1 el 12 de octubre de 2004.

[2] Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/2 el 3 de junio de 2005.

[3] Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/1/Add.1 el 1º de julio de 2005.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

En consecuencia, se ha privado a las CE de los derechos de obtener la información necesaria, que les corresponden en virtud del *Acuerdo SMC*, con respecto a la mitad aproximadamente de las medidas de que se trata. Esto ha menoscabado gravemente los derechos de las CE al debido proceso así como su capacidad para preparar sus argumentos contra los Estados Unidos.

Para resolver esta situación, las CE, de buena fe y esforzándose por resolver esta diferencia de forma eficaz, solicitan por la presente que se 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) para que examine el asunto descrito *infra*. Esta solicitud se entiende sin perjuicio de la posición de las CE de que todas las medidas que se describen a continuación ya están debidamente sometidas al Grupo Especial que fue establecido el 20 de julio de 2005. Las CE ya se han puesto en contacto con los Estados Unidos para examinar la manera más eficaz de dar curso a esta solicitud a la luz de los hechos antes descritos y están dispuestas a continuar estas conversaciones con miras a asegurar una solución pronta y positiva de esta diferencia.

* * * * * * *

Esta diferencia se refiere a subvenciones prohibidas y recurribles que se otorgan y confieren un beneficio a los productores de grandes aeronaves civiles[4] de los Estados Unidos (la "rama de producción de grandes aeronaves civiles (o 'rama de producción LCA') de los Estados Unidos"), incluidos, en particular, Boeing Company ("Boeing") y McDonnell Douglas Corporation antes de su fusión con Boeing. Actualmente las medidas se reflejan y tienen su origen en las disposiciones que se indican a continuación:

1. Subvenciones locales y estatales

Los Estados de los Estados Unidos y las autoridades de las localidades donde se sitúan las instalaciones de investigación, desarrollo, producción y sede de la rama de producción LCA de los Estados Unidos, transfieren de diversas formas recursos económicos a dicha rama de producción.

Estos recursos económicos incluyen numerosos incentivos financieros y otras ventajas hechos efectivos, por ejemplo, mediante ventajas fiscales, financiación mediante emisión de bonos, exenciones de tasas, acuerdos de arrendamiento, asistencia para el traslado de la sede de la empresa, financiación de la investigación, medidas relativas a la infraestructura y otros beneficios.

Entre esos Estados y autoridades locales se encuentran, pero no exclusivamente, los de Washington, Kansas e Illinois.

a. Estado de Washington

Las autoridades gubernamentales del Estado de Washington, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, como el condado de Snohomish, el puerto de Everett y la ciudad de Everett, proporcionan a la rama de producción LCA de los Estados Unidos un conjunto de incentivos que benefician el desarrollo, la producción y las ventas de dicha rama de producción. Esos incentivos

[4] De conformidad con el *Acuerdo entre las Comunidades Europeas 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* de 1992, las grandes aeronaves civiles incluyen todas las aeronaves, tal como se definen en el artículo 1 del Acuerdo sobre el comercio de aeronaves civiles, excepto los motores tal como se definen en el punto 1.b) del artículo 1, que estén destinadas al transporte de pasajeros y de carga, y tengan 100 o más plazas para pasajeros o su equivalencia en configuración para carga. Boeing produce o comercializa los siguientes grupos de grandes aeronaves civiles: 717, 737, 747, 757, 767, 777 y 787.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

incluyen, pero no exclusivamente, ventajas fiscales y de otro tipo reflejadas o amparadas, entre otros, en los siguientes instrumentos:

- Washington House Bill Nº 2294 (2003);

- Memorandum of Agreement for Project Olympus between Boeing and the State of Washington, de 19 de diciembre de 2003;

- Master Site Development and Location Agreement between Boeing and the State of Washington, de 19 de diciembre de 2003;

- First Amendment to the Master Site Development and Location Agreement, de 2 de febrero de 2004, y cualquier enmienda posterior; y

- City of Everett Ordinance 2759-04 (2004), por la que se modifica el capítulo 3.24 del Everett Municipal Code.

b. Estado de Kansas

Las autoridades gubernamentales del Estado de Kansas, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, como el condado de Sedgwick, la ciudad de Wichita y los distritos escolares locales, proporcionan incentivos, incluidos la financiación mediante emisión de bonos, ventajas fiscales y de otro tipo, a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, mediante, entre otras cosas, lo siguiente:

- Pagos y financiación mediante emisión de bonos de conformidad con la Economic Revitalization and Reinvestment Act - Kansas Senate Bill Nº 281 (2003), codificada en K.S.A. §§ 74-50,136 *et seq.* (2004), como se refleja, entre otros, en los siguientes instrumentos:

  - Resolution of the Kansas Development Finance Authority Declaring an Intent to Issue its Revenue Bonds to Finance a Project on behalf of Mid-Western Aircraft Systems, Inc., adoptada el 9 de junio de 2005;

  - Incentive Agreement Between the Kansas Department of Commerce and Spirit Aerosystems Inc., de fecha 30 de junio de 2005, firmado por Spirit Aerosystems Inc. el 7 de octubre de 2005 y el 10 de octubre de 2005, y firmado por el Departamento de Comercio de Kansas el 11 de octubre de 2005;

  - State of Kansas, State Finance Council Resolution Nº 05-544, de 18 de octubre de 2005; y

  - Bond Resolution Nº 222 Authorizing the Kansas Development Finance Authority To Issue Its Kansas Development Finance Authority Revenue Bonds (Spirit AeroSystems, Inc. Project) (adoptada el 5 de diciembre de 2005).

- Reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas de conformidad con K.S.A. § 79-201a, modificado, K.S.A. § 79-3606, modificado, y K.S.A. § 79-3640, modificado, asociados con los bonos industriales (Industrial Revenue Bonds (IRB)) emitidos para la financiación de proyectos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por la ciudad de Wichita de

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

conformidad con K.S.A. §§ 12-1740 *et seq*., modificado, incluidos los autorizados por las siguientes Wichita City Council Ordinances, sin limitarse a ellas:

- Wichita City Council Ordinance Nº 46-818, por la que se autorizan 80 millones de dólares en IRB para Spirit Aerosystems, Inc., de fecha 15 de noviembre de 2005;

- Wichita City Council Ordinance Nº 46-817, por la que se autorizan 29 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 15 de noviembre de 2005;

- Wichita City Council Ordinance Nº 46-401, por la que se autorizan 67 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 16 de noviembre de 2004;

- Wichita City Council Ordinance Nº 45-914, por la que se autorizan 60 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 18 de noviembre de 2003;

- Wichita City Council Ordinance Nº 45-495, por la que se autorizan 96 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 19 de noviembre de 2002;

- Wichita City Council Ordinance Nº 45-133, por la que se autorizan 84 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 20 de noviembre de 2001;

- Wichita City Council Ordinance Nº 44-811, por la que se autorizan 41 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 21 de noviembre de 2000;

- Wichita City Council Ordinance Nº 44-428, por la que se autorizan 155 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 23 de noviembre de 1999;

- Wichita City Council Ordinance Nº 44-102, por la que se autorizan 350 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 8 de diciembre de 1998;

- Wichita City Council Ordinance Nº 43-642, por la que se autorizan 340 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 25 de noviembre de 1997;

- Wichita City Council Ordinance Nº 43-325, por la que se autorizan 194 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 26 de noviembre de 1996;

- Wichita City Council Ordinance Nº 42-949, por la que se autorizan 201 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 14 de noviembre de 1995;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- Wichita City Council Ordinance Nº 42-553, por la que se autorizan 280 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 15 de noviembre de 1994;

- Wichita City Council Ordinance Nº 42-228, por la que se autorizan 292 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 30 de noviembre de 1993;

- Wichita City Council Ordinance Nº 41-916, por la que se autorizan 274 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 8 de diciembre de 1992; y

- Wichita City Council Ordinance Nº 41-592, por la que se autorizan 206 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 26 de noviembre de 1991.

Cartas de intención con respecto a IRB para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, incluidas, sin limitarse a ellas, las emitidas de conformidad con las medidas adoptadas por el Wichita City Council los días 17 de mayo de 2005, 13 de julio de 2004, 9 de noviembre de 1999, 13 de febrero de 1996, 24 de marzo de 1992, 5 de diciembre de 1989, 21 de diciembre de 1982, 9 de junio de 1981 y 23 de octubre de 1979.

- Financiación proporcionada por el Estado de Kansas, Kansas Technology Enterprise Corporation ("KTEC") y el Gobierno Federal al Instituto Nacional de Investigación Aeronáutica en Wichita State University para colaboraciones con la rama de producción LCA de los Estados Unidos.

c. Estado de Illinois

Las autoridades gubernamentales del Estado de Illinois, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, tales como el condado de Cook y la ciudad de Chicago, proporcionan incentivos, incluidos incentivos fiscales, asistencia para el traslado y otras ventajas para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, que incluyen, sin limitarse a ellas, las siguientes medidas:

- bonificaciones fiscales concedidas por el Estado de Illinois de conformidad con la Economic Development for a Growing Economy Tax Credit Act, Public Act 91-0476, modificada, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 5/211 et *seq*., y 35 Ill. Comp. Stat. § 10/5-45;

- reembolso de gastos de traslado y concesión de otros beneficios por el Estado de Illinois de conformidad con la Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207;

- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con la Illinois Large Business Development Act, Ill. Rev. Stat. 1989, capítulo Nº 127, párrafos 2710-1 *et seq.*, y 14 Ill. Admin. Code §§ 590.10 *et seq.*;

- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con el Illinois Industrial Training Program, 20 Ill. Comp. Stat. § 605/605-800, y 56 Ill. Admin. Code §§ 2650.10 *et seq.*;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con el Technology Challenge Grant Program, 20 Ill. Comp. Stat. §§ 700/2001 *et seq.*, y 14 Ill. Admin. Code §§ 545.110 *et seq.*;

- reducciones del impuesto sobre la propiedad concedidas por el Condado de Cook de conformidad con lo dispuesto en § 920 de la antes mencionada Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, § 18 del Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, modificados, y Ordinance of the County of Cook, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001);

- reducciones del impuesto sobre la propiedad concedidas por la ciudad de Chicago de conformidad con lo dispuesto en § 920 de la antes mencionada Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, § 18 del Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, modificados, y Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001); y

- pagos por la ciudad de Chicago de conformidad con el Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC, and the City of Chicago, 13 de enero de 2001.

2. Subvenciones de la NASA

La Administración Nacional de Aeronáutica Espacial ("NASA"), actuando sobre la base de la National Aeronautics and Space Act de 1958, Pub. L. Nº 85-568, modificada, transfiere recursos económicos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, entre otras, de las siguientes formas:

a. permitiendo que la rama de producción LCA de los Estados Unidos participe en programas de investigación, realizando pagos a dicha rama de producción en el marco de esos programas o permitiéndole que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos sobre derechos exclusivos limitados ("LERD"), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. A continuación figuran ejemplos de esos programas de la NASA:

i) <u>High Speed Research Program</u>

- NASA Budget Requests for FY 1990 - FY 2001;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-144 (FY 1990); Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999);

- High Speed Research Program Technology Transfer Control Handbook, abril de 1998.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ii) Advanced Subsonic Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1992 - FY 2001;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999);
- Advanced Subsonic Technology Program Technology Transfer Control Handbook, agosto de 1998.

iii) Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 108-7 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-199 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-447 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-108 (FY 2006); Pub. L. Nº 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

iv) Quiet Aircraft Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 108-7 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-199 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-447 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-108 (FY 2006); Pub. L. Nº 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

v) High Performance Computing and Communications Program

- NASA Budget Requests for FY 1991 - FY 2003;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001).

vi) Research & Technology Base Program

- NASA Budget Requests for FY 1991 - FY 2004;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

vii) Advanced Composites Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1994 - FY 1997;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995).

viii) Vehicle Systems Program

- NASA Budget Requests for FY 2003 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. Nº 108-7 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-199 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-447 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-108 (FY 2006); Pub. L. Nº 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

ix) Materials and Structures Systems Technology Program, including advanced composites materials and structures research

- NASA Budget Requests for FY 1988 - FY 1995;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 100-202 (FY 1988); Pub. L. Nº 100-404 (FY 1989); Pub. L. Nº 101-144 (FY 1990); Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993).

x) Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs

- NASA Budget Requests for FY 1976 - FY 1987;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 94-116 (FY 1976); Pub. L. Nº 94-378 (FY 1977); Pub. L. Nº 95-119 (FY 1978); Pub. L. Nº 95-392 (FY 1979); Pub. L. Nº 96-103 (FY 1980); Pub. L. Nº 96-526 (FY 1981); Pub. L. Nº 97-101 (FY 1982); Pub. L. Nº 97-272 (FY 1983); Pub. L. Nº 98-45 (FY 1984); Pub. L. Nº 98-371 (FY 1985).

b. proporcionando los servicios de los empleados, instalaciones y equipo de la NASA para apoyar los programas de investigación y desarrollo enumerados *supra* y realizando los pagos de salarios, gastos de personal y otra ayuda institucional, con lo cual proporciona valiosos servicios a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia:

- NASA Budget Requests for FY 1976 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. Nº 94-116 (FY 1976); Pub. L. Nº 94-378 (FY 1977); Pub. L. Nº 95-119 (FY 1978); Pub. L. Nº 95-392 (FY 1979); Pub. L. Nº 96-103 (FY 1980); Pub. L. Nº 96-526 (FY 1981); Pub. L. Nº 97-101 (FY 1982); Pub. L. Nº 97-272 (FY 1983); Pub. L. Nº 98-45 (FY 1984); Pub. L. Nº 98-371 (FY 1985); Pub. L. Nº 99-160 (FY 1986); Pub. L. Nº 99-500 & Pub. L. Nº 99-591 (FY 1987); Pub. L. Nº 100-202 (FY 1988); Pub. L. Nº 100-404 (FY 1989); Pub. L. Nº 101-144 (FY 1990); Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 108-7 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-199 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-447 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-108 (FY 2006); Pub. L. Nº 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

c. proporcionando investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas de la NASA:

- 48 CFR § 31.205-18;
- 14 CFR § 1274.204(g);
- 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*

d. permitiendo la utilización por la rama de producción LCA de los Estados Unidos de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidos los túneles aerodinámicos de la NASA, en particular el centro de investigación Langley.

e. celebrando contratos de compra con la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada.

f. concediendo a la rama de producción LCA de los Estados Unidos acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno de conformidad con, entre otras, las disposiciones siguientes:

- Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information, section 4.5.7.1 (NPG 2200.2A);
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*

g. permitiendo a la rama de producción LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos, de conformidad con, entre otras, las siguientes disposiciones:

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;
- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 de febrero de 1983);
- Executive Order 12591 (10 de abril de 1987);
- 14 CFR §§ 1245.100 *et seq.*;
- 14 CFR §§ 1274.911 - 1274.914;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- 48 CFR §§ 1827.301 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*

3. Subvenciones del Departamento de Defensa

El Departamento de Defensa ("DOD") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, entre otras cosas, al:

a. permitir que dicha rama de producción participe en la investigación financiada por el DOD, realizar pagos a esa rama de producción o permitir que explote los resultados de tal investigación, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno mediante, por ejemplo, lo siguiente:

i) Diversos programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación ("RDT&E") de la US Air Force, Navy, Army y Defense Advanced Research Projects Agency ("DARPA"), incluidos, pero no exclusivamente, los siguientes:

- Defense Research Sciences (PE# 0601102F)
- Materials (PE# 0602102F)
- Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F)
- Aerospace Propulsion (PE# 0602203F)
- Aerospace Sensors (PE# 0602204F)
- Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F)
- Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F)
- Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F)
- Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F)
- Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F)
- Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F)
- RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F)
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/0708011N)
- C-17 (PE# 0401130F/0604231F)
- CV-22 (PE# 0401318F)

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

- Joint Strike Fighter (PE# 0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N)
- AV-8B Aircraft (PE# 0604214N)
- Comanche (PE# 0604223A)
- F-22 (PE# 0604239F)
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F)
- V-22 (PE# 0604262N)
- A-6 Squadrons (PE# 0204134N)
- F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N)
- Dual Use Applications Program (con inclusión de su predecesor, el Technology Reinvestment Project).

Estos programas están reflejados actualmente en, entre otros, los siguientes instrumentos:

- DOD RDT&E Budget Item Justification, Exhibits R-2, FY 1991 - FY 2007;
- DOD FY 1991 - FY 2007 Budgets for RDT&E Programs (Exhibit R-1), DOD Component Summary;
- 10 U.S.C. § 2521 (base legal del Manufacturing Technology Program);
- 10 U.S.C. § 2511 (base legal de los Dual Use Programs);
- DOD Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-511 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-172 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-396 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-139 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-335 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-61 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-208 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-56 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-262 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-79 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-259 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 107-248 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-87 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-287 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-148 (FY 2006).

ii) proporcionar investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas:

- 10 U.S.C. § 2372;
- 48 CFR § 31.205-18;
- 48 CFR § 231.205-18;
- 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*;
- Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1 (10 de mayo de 1999);

- DOD Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-511 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-172 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-396 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-139 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-335 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-61 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-208 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-56 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-262 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-79 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-259 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 107-248 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-87 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-287 (FY 2005); Pub. L. Nº 109-148 (FY 2006).

b. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos utilizar instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidas las Major Range Test Facility Bases.

c. celebrar contratos de compra, incluidos los de adquisición de productos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada, entre los que se incluyen, en particular, pero no exclusivamente, el contrato de la US Air Force con la Boeing para la adquisición de determinadas piezas de repuesto para sus aeronaves equipadas con el Airborne Warning and Control System (AWACS), el National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, el C-22 Replacement Program (C-40), el KC-135 Programmed Depot Maintenance, el C-40 Lease and Purchase Program, el programa de modernización y actualización de la aviónica de los C-130, el contrato C-17 H22 (Boeing BC-17X), el contrato de la US Navy con Boeing para la producción y el mantenimiento de 108 aeronaves civiles B-737 y su conversión en detectores de submarinos de largo alcance Multi-Mission Aircraft, el Missile Defense Agency's Airborne Laser (ABL) Program y el Army's Comanche Program.

d. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos, de conformidad con, entre otras, las siguientes disposiciones:

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;
- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 de febrero de 1983);
- Executive Order 12591 (10 de abril de 1987);
- 48 CFR §§ 227.303 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 227.7100 *et seq.*

4. Subvenciones del Instituto Nacional de Normas y Tecnología (Departamento de Comercio de los Estados Unidos)

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ("USDOC") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través del

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Advanced Technology Program que funciona de conformidad con la Omnibus Trade and Competitiveness Act de 1988, Pub. L. Nº 100-418, modificada, y la American Technology Preeminence Act de 1991, Pub. L. Nº 102-245 y 15 CFR §§ 295.1 *et seq*., al permitir que dicha rama de producción participe en ese programa, realizar pagos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el marco de ese programa o permitirle que explote los resultados de ese programa, mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. En particular, los recursos económicos se transfieren a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través de diversos proyectos, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los siguientes:

- Project 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials);
- Project 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution);
- Project 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly);
- Project 91-01-0267 (Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products);
- Project 97-05-0020 (Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems);
- Project 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming);
- Project 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point Source X-Ray Lithography);
- Project 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications).

5. Departamento de Trabajo de los Estados Unidos

El Departamento de Trabajo de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través de la Aerospace Industry Initiative, un elemento de la High Growth Training Initiative del Presidente, en virtud de la Workforce Investment Act, Pub. L. Nº 105-220 (1998), al conceder al Edmonds Community College del Estado de Washington fondos para la capacitación de trabajadores de la industria aeroespacial en relación con el Boeing 787.

6. Incentivos fiscales federales

El Gobierno de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través del sistema fiscal federal, y en particular a través de las siguientes medidas fiscales:

a. los artículos 921-927 del Internal Revenue Code (antes de su derogación) y medidas conexas por las que se establece un trato fiscal especial para las "empresas de ventas en el extranjero" ("EVE");

b. la FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000, Pub. L. Nº 106-519; y

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

c. la American Jobs Creation Act de 2004, Pub. L. Nº 108-357.

* * * * * * *

Las Comunidades Europeas consideran que las medidas indicadas *supra* son incompatibles con las obligaciones que corresponden a los Estados Unidos en virtud de las disposiciones siguientes:

1) los apartados a) y b) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*;

2) el apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;

3) el apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

4) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

Las Comunidades Europeas consideran que las medidas indicadas *supra*, reflejadas en las leyes, reglamentos, procedimientos administrativos y otros programas y políticas de los Estados Unidos, de los Estados y de las autoridades locales enumerados *supra*, con inclusión de cualesquiera modificaciones posteriores pertinentes de éstos o actos sucesores, son incompatibles con estas disposiciones en sí mismas y en su aplicación.

Las medidas enumeradas *supra* son subvenciones porque en cada caso hay una contribución financiera del Gobierno de los Estados Unidos, de los gobiernos estatales o de los gobiernos locales y se confiere un beneficio en el sentido de los apartados a) 1) y b) del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Benefician y seguirán beneficiando en el futuro el desarrollo, la producción, la venta y la exportación de cada uno de los productos LCA subvencionados individuales de la rama de producción LCA de los Estados Unidos. Cada una de las subvenciones enumeradas se destina específicamente a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el sentido del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

Las subvenciones enumeradas *supra* están supeditadas *de jure* o *de facto* a la exportación, y están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados.

La utilización de estas medidas causa efectos desfavorables -es decir, un daño importante o una amenaza de daño importante a la rama de producción de grandes aeronaves civiles de las Comunidades Europeas- y un perjuicio grave, incluida una amenaza de perjuicio grave, a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*, entre otras razones, porque:

- el efecto de las medidas es un daño importante, o una amenaza de daño importante, en violación del apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto una significativa subvaloración de precios de los productos subvencionados de la rama de producción LCA de los Estados Unidos en comparación con el precio de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado mundial y en los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal subvaloración de precios, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto una significativa reducción o contención de la subida de los precios de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

mercado mundial y en los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal reducción o contención de la subida de los precios, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto una significativa pérdida de ventas de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado mundial y los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal pérdida de ventas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado estadounidense, o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en los mercados de terceros países, o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado b) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*.

Las medidas mencionadas *supra* no están justificadas al amparo de ninguna disposición de los acuerdos abarcados, incluido el *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles*, ni al amparo del *Acuerdo entre las Comunidades Europeas 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* de 1992.

Las Comunidades Europeas 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.

Las Comunidades Europeas piden que se convoque una reunión extraordinaria del Órgano de Solución de Diferencias el jueves 2 de febrero de 2006 y que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de esa reunión.

Por último, las Comunidades Europeas solicitan que el OSD, junto con el establecimiento del grupo especial, inicie los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave previstos en el Anexo V del *Acuerdo SMC*. Esta solicitud se entiende sin perjuicio de la posición de las CE de que todas las medidas descritas *supra* ya fueron debidamente sometidas al Grupo Especial establecido el 20 de julio de 2005 y, en consecuencia, están abarcadas por el procedimiento previsto en el Anexo V iniciado por el OSD el 23 de septiembre de 2005. Las CE están dispuestas a debatir con el Sr. Mateo Diego-Fernández, representante designado por el OSD de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC* para facilitar el proceso de acopio de información, y con los Estados Unidos la forma más eficiente de llevar adelante el proceso del Anexo V.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO C

PROCEDIMIENTO DE TRABAJO DEL GRUPO ESPECIAL

Índice		Página
Anexo C	*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles - Segunda reclamación*, (WT/DS353), Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, 13 de septiembre de 2007	C-2

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO C

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES - SEGUNDA RECLAMACIÓN - PROCEDIMIENTO DE TRABAJO DEL GRUPO ESPECIAL

(revisado el 13 de septiembre 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. El Grupo Especial podrá adoptar un procedimiento especial para la protección de determinada información confidencial, como anexo del presente Procedimiento de trabajo, tras consultar a las partes sobre cualquier procedimiento propuesto y darles la oportunidad de formular observaciones al respecto.

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.

6. En la primera reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pedirá a las Comunidades Europeas que presenten sus argumentos. Posteriormente, pero en la misma reunión, se pedirá a los Estados Unidos que expongan su opinión al respecto. Se dará después a las partes la oportunidad de formular declaraciones finales, haciéndolo en primer lugar las Comunidades Europeas. 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.

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.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

8. Las réplicas formales se presentarán en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial. Los Estados Unidos tendrán derecho a hablar en primer lugar, y a continuación lo harán las Comunidades Europeas. 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. 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.

12. 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 18 a la notificación de los resúmenes.

13. 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.

14. Cada una de las partes presentará 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.

15. 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

ICC suprimida, donde se indica **[*******]**

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).

16. 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 numerarán consecutivamente sus pruebas documentales durante todo el desarrollo de la diferencia. Por ejemplo, las pruebas documentales presentadas por las Comunidades Europeas podrían numerarse CE - Prueba documental 1, CE - Prueba documental 2, etc. Si la última prueba documental presentada con la primera comunicación fue numerada CE - Prueba documental 5, la primera prueba documental de su siguiente comunicación se numerará CE - Prueba documental 6.

17. 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.

18. 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 10 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).

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, se dirigirá a DSRegistry@wto.org, con copia a XXXXX@wto.org, XXXXX@wto.org, XXXXX@wto.org, XXXXX@wto.org y XXXXX@wto.org. Si la versión electrónica se proporciona en disquete o CD, se entregarán 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 D

Índice		Página
Anexo D	*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles - Segunda reclamación*, (WT/DS353), Procedimientos de trabajo adicionales para el asunto DS353 - Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible, 1° de mayo de 2009 ("procedimiento relativo a la ICC/ICSS")	D-2

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO D

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES - SEGUNDA RECLAMACIÓN, (WT/DS353) - PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO ADICIONALES PARA EL ASUNTO DS353 - PROCEDIMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL Y DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE(PROCEDIMIENTO RELATIVO A LA ICC/ICSS)

(revisado por última vez el 11 de febrero de 2011)

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. 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; y

   c) 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.

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;

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

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]

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

b) en el caso de la información comunicada oralmente, la que el orador haya declarado "información comercial sumamente sensible" antes de comunicarla.[2]

5*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.

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.

[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.

[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.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

8. 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 o bancos de inversión, 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 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

[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 **[***]**

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; y

iii) 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) 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 8, 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.

9. 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 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.

10. 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.

11. Por "**CD bloqueado**" se entiende un CD-ROM no regrabable.

12. 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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

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).

13. Por "**Grupo Especial**" se entiende el Grupo Especial que examina el asunto DS353, constituido el 22 de noviembre de 2006.

14. Por "**parte**" se entiende las Comunidades Europeas o los Estados Unidos.

14*bis* Por "**ICC de parte**" se entiende ICC comunicada inicialmente por una parte.

15. Por "**representante**" se entiende un empleado de una parte o de un tercero.

16. 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 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 42. 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 Grupo Especial, 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 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 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), la Oficina de Política de Contrataciones y Adquisiciones en materia de Defensa de la Subsecretaría de Defensa para Adquisiciones, Tecnología y Logística (el Pentágono, Arlington, VA, 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

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

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).

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 "**tercero**" se entiende un Miembro que ha notificado al OSD su interés en la diferencia, de conformidad con el artículo 10 del ESD.

21. 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 25 y 32, 32*bis* y 37*bis*.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN

22. El presente procedimiento se aplica a toda la ICC e ICSS recibida por una persona autorizada como consecuencia 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.

23. 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.

IV. DESIGNACIÓN DE PERSONAS AUTORIZADAS

24. El 23 de febrero de 2007 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.

25. 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 el párrafo 32.

26. Cada parte limitará al máximo posible el número de personas autorizadas. Cada parte no podrá designar en total más de 37 representantes y 20 asesores externos como "personas autorizadas con respecto a la ICSS".

27. Los miembros del Grupo Especial 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.

28. 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. 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 24 ó 27 y que indiquen que la designación de una

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

persona no es apropiada. Si una parte formula una objeción, el Grupo Especial se pronunciará sobre ella en un plazo de 10 días hábiles.

29. 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.

30. 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 26 y a las objeciones formuladas con respecto a la adición de nuevas personas autorizadas de conformidad con el párrafo 29.

V. ICC

31. 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 el cuerpo de las comunicaciones.[4] 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.

32. Cada tercero que desee tener acceso a la ICC de parte contenida en la primera comunicación de una parte facilitará a las partes y a los demás 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 de un tercero con respecto a la ICC. Cada tercero limitará al máximo posible el número de personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC. Cada tercero podrá designar en total no más de cinco representantes y asesores externos como personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC.

32*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 de un tercero. 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 32 *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.

33. 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 17.

34. 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.

[4] El "cuerpo de las comunicaciones" incluye los apéndices y los anexos de las comunicaciones, pero no las pruebas documentales.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

35. 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.

36. 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) A no ser que el Grupo Especial comunique a las partes lo contrario, 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".

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 39, serán aplicables a esas comunicaciones. Las pruebas documentales ICC, sin embargo, no podrán conservarse en esos lugares. La dirección de cada uno de dichos lugares (incluido el número de sala) se notificará al Grupo Especial y a la parte reclamante.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

37. 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. Esos documentos podrán transmitirse electrónicamente sólo utilizando correo electrónico seguro. 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 17.

37*bis* No obstante lo dispuesto en el párrafo 19 del Procedimiento de trabajo[5], 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 con respecto a la ICC 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 primera comunicación escrita 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 (DS353). Cada persona que examine la primera comunicación escrita 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 36 b).

d) Todos los terceros que hayan designado personas autorizadas con respecto a la ICC deberán comunicar al Grupo Especial y a ambas partes, antes de una fecha fijada por éste, 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.

[5] Relativo a la notificación de documentos.

ICC suprimida, donde se indica **[*******]**

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 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.

38. 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.

39. 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.

40. 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

41. 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.

42. 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 10 a) y se pondrá a disposición de las personas autorizadas para la ICSS para que puedan consultarla y utilizarla de conformidad con el párrafo 45 *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 10 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.

43. Si un tercero comunica ICSS, informará a las partes de tal comunicación.

44. Salvo que se disponga lo contrario en el presente procedimiento, la ICSS no será conservada, transmitida o copiada en forma escrita o electrónica.

45. 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 10, 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 durante los días hábiles oficiales en el sitio ICSS de que se trate excepto en el indicado en el párrafo 10 a), en el que la sala estará en todo momento, incluso durante los fines de semana, a disposición del Grupo Especial 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 10, 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 10 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.

46. 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.

47. 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.

48. 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.

49. Toda la ICSS se conservará en una caja de seguridad en el sitio ICSS pertinente.

50. 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 se denominará "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 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, 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 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 Ginebra, utilizar el CD bloqueado para preparar como máximo una copia en papel del

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

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 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.

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.

51. 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

52. 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 y devolver o destruir 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

53. 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 pero que a juicio del Grupo Especial puedan ser de utilidad para pronunciarse con respecto a las alegaciones que tiene ante sí, incluida, de ser necesario, la información que los Estados Unidos clasifican a nivel interno como "secreta", "reservada" o "confidencial".

54. 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.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

IX. DEVOLUCIÓN Y DESTRUCCIÓN

55. Antes de la terminación del procedimiento del Grupo Especial, tal como se define en los párrafos 3 a), 3 c) o 3 d), el Grupo Especial establecerá un plazo dentro del cual el Grupo Especial, todos los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial, 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. Al mismo tiempo, el Grupo Especial establecerá un plazo dentro del cual 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 a la parte o el tercero que la haya presentado.

56. 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.

57. 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 tal como se define en los párrafos 3 a), 3 c) o 3 d).

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO E

ALGUNAS RESOLUCIONES DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE EL PROCEDIMIENTO RELATIVO A LA ICC/ICSS Y SU APLICACIÓN

Índice		Página
Anexo E-1	Comunicación de 4 de junio de 2007	E-2
Anexo E-2	Comunicación de 9 de julio de 2007	E-6
Anexo E-3	Comunicación de 16 de julio de 2007	E-7

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO E-1

COMUNICACIÓN DE 4 DE JUNIO DE 2007

Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (Segunda reclamación) (DS353)

1. El Grupo Especial ha examinado cuidadosamente la carta de las Comunidades Europeas ("CE") de fecha 23 de abril de 2007, en que se responde a las observaciones de los Estados Unidos relativas a la designación de determinada información como ICC e ICSS. Para respaldar su enfoque con respecto a la designación de información como ICSS, las CE distinguen entre a) la información que se intenta proteger, y b) los documentos en que se revela dicha información. Según las CE, el Procedimiento relativo a la ICC/ICSS se ocupa de lo primero, y, en su opinión, puede encontrase apoyo para esta tesis en el párrafo 8 del procedimiento relativo a la ICC/ICSS, que se refiere a "información ... contenida o no en un documento ...". Por lo tanto, las CE sostienen que "los documentos de dominio público pueden clasificarse como ICSS si su divulgación (particularmente teniendo en cuenta el contexto en que se divulgan) revelaría información comercial que no fuera de dominio público y que, a juicio de la parte que la hubiera presentado, podría causar un perjuicio excepcional a quienes están en su origen".[1] De ello infiere el Grupo Especial que lo que aducen las CE es que la "información" que se puede proteger como ICC o ICSS al amparo del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS va más allá de la información proporcionada directamente en el contenido de un texto o una declaración concretos y comprende, de manera más indirecta, el uso que se hace de un documento o una declaración determinados, o el contexto en que éstos se obtienen, se comunican, se elaboran o se reproducen.

2. En el párrafo 2 del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS se define la ICC como "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"*. En el párrafo 8 del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS se define la ICSS como "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". Es evidente que una característica que tienen en común la ICC y la ICSS es que la información designada como tal no es por otra razón de dominio público. Las CE interpretan el concepto de "información" que puede ser designada como ICC e ICSS al amparo del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS en un sentido amplio. El resultado de esa interpretación es que, pese a la clara prescripción de los párrafos 2 y 8 de que la información de dominio público no puede ser designada como ICC ni ICSS, dicha información sí podría ser designada como ICC o ICSS cuando de ella pueda extraerse otra "información" (en un sentido más abstracto) distinta de la información de dominio público. No creemos que ésta sea una interpretación razonable del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS. El Grupo Especial opina que la "información" de que se ocupa ese Procedimiento es la información que se comunica explícitamente en un documento[2], y no la "información" relativa al uso que se hace de un documento concreto[3] en el contexto de la presente diferencia, o la "información" referente a la manera en que un determinado documento[4] llegó a poder, o pasó a ser de conocimiento, de una de las partes. El Grupo Especial considera que esto se deduce claramente al leer los párrafos 2 y 8 del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS conjuntamente con las expresiones "designada como ICC" y "designada como ICSS" que figuran en los párrafos 4 y 5, respectivamente, del mismo

[1] Carta de las CE de fecha 23 de abril de 2007, página 3.
[2] O en un fichero electrónico o una declaración oral.
[3] O de un fichero electrónico o una declaración oral.
[4] O fichero electrónico o declaración oral.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

Procedimiento. Los párrafos 4 y 5 se refieren a los medios para designar información como ICC e ICSS, respectivamente. En dichos párrafos se hace referencia a "información" impresa, electrónica o comunicada oralmente, lo que demuestra claramente que el Procedimiento relativo a la ICC/ICSS está destinado a aplicarse a información sensible específica que figure *en* un documento o un fichero electrónico, o que se revele durante una declaración.

1. El hecho de que un documento esté siendo utilizado por las CE en el contexto de la presente diferencia

3. En relación con las cuestiones específicas que ha de determinar el Grupo Especial, éste observa que las CE aducen lo siguiente (las cursivas figuran en el original; sin subrayar en el original):

> "En particular, la *información* que se protege mediante la designación como ICSS es *la identidad de las líneas aéreas que participaron en las campañas de venta seleccionadas por las Comunidades Europeas* como prueba de la existencia de pérdida de ventas, desplazamiento y obstaculización, y contención de la subida de los precios en el sentido del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*. Si bien es cierto que hay documentos públicos que proporcionan determinada información con respecto a esas campañas, el hecho de que las Comunidades Europeas utilicen campañas en las que participaron esas líneas aéreas para demostrar que hubo pérdida de ventas, desplazamiento y obstaculización, y contención de la subida de los precios no es información de dominio público. Por consiguiente, es necesario clasificar como ICSS incluso los documentos públicos relacionados con esas campañas de venta a fin de proteger el hecho de que están siendo utilizados por las Comunidades Europeas en el contexto de la presente diferencia."[5]

4. De la opinión que manifestamos en el párrafo 2 se deduce que el Grupo Especial no está de acuerdo con las CE en que "el hecho de que {un documento esté} siendo utilizado { } por las Comunidades Europeas en el contexto de la presente diferencia" constituya, en sí mismo y por sí mismo, la *información* que el Procedimiento relativo a la ICC/ICSS tiene por objeto proteger, ya sea como ICC o como ICSS. Es evidente que el hecho de que las CE estén utilizando un documento específico en la presente diferencia no es "información de dominio público". De hecho, a no ser que una parte opte por hacer público el hecho de que está utilizando determinados documentos como prueba en apoyo de sus alegaciones en una diferencia, la identidad de los documentos utilizados por una parte en una diferencia en curso es *siempre* confidencial, es decir, no es información de dominio público.[6] Si el argumento de las CE fuera correcto, las partes podrían designar libremente *cualquier* documento en la presente diferencia como ICC o ICSS, a menos que voluntariamente opten por hacer público el hecho de que están utilizando un documento específico en esta diferencia. Además, aceptar los argumentos de las CE en relación con esta cuestión equivaldría a clasificar una parte fundamental de su argumentación como ICSS. No creemos que el Procedimiento relativo a la ICC/ICSS tuviera por objeto producir ese resultado.

2. Documentos obtenidos de manera informal y confidencial

5. Las CE también han tratado de i) designar como ICSS diversas exposiciones hechas por ejecutivos de *Boeing* a clientes particulares de líneas aéreas en el contexto de las campañas de venta, y que esas líneas aéreas han dado a conocer a Airbus a condición de que se mantuviera su anonimato; y de ii) designar como ICSS exposiciones hechas por *Boeing* en conferencias de líneas aéreas que los organizadores de las conferencias han dado a conocer a Airbus a condición de que se mantuviera su

[5] Carta de las CE de 23 de abril de 2007, página 4.
[6] Párrafo 1 del artículo 14 del ESD.

anonimato. Según las CE, "la *información* que las Comunidades Europeas tratan de proteger al clasificar esos documentos como ICC e ICSS consiste en que Airbus está en posesión de los mismos y que determinados ejecutivos de líneas aéreas u organizadores de conferencias se los han proporcionado".

6. En cuanto a la información que han tratado de designar como ICSS, las CE aducen que se trata de "información recopilada o proporcionada en el contexto de las campañas de venta de LCA" en el sentido del inciso ii) del apartado a) del párrafo 8 del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS. Además, las CE aducen que no designar dichos documentos como ICSS en su totalidad (incluidos sus títulos) podría causar un perjuicio excepcional a Airbus y a las líneas aéreas y los ejecutivos de líneas aéreas que proporcionaron los documentos a Airbus si llegara a conocimiento de Boeing que éstos fueron facilitados a Airbus por las líneas aéreas en cuestión.

7. En lo que respecta a las exposiciones hechas por Boeing en conferencias de líneas aéreas, que las CE han designado como ICC, las CE sostienen que si dichos documentos no se clasificaran como ICC en su totalidad, se descubriría fácilmente la identidad de los organizadores de las conferencias que proporcionaron los documentos a Airbus y la divulgación de esta información causaría un perjuicio tanto a Airbus como a los organizadores en cuestión.

8. El Grupo Especial entiende que las CE aducen, en efecto, que la *forma* en que obtuvieron el documento o la información es la "información" que tratan de proteger al amparo del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS. De las opiniones que hemos expresado en el párrafo 2 se infiere que el Grupo Especial rechaza este argumento. Como el Grupo Especial declaró en su comunicación de 16 de abril de 2007:

> "El Grupo Especial considera que el criterio para determinar si {la información contenida en los documentos de Boeing} es ICC o ICSS 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 los canales adecuados, a renunciar a la designación de ICC o ICSS si considera que la divulgación de la información no causaría el necesario perjuicio, o está dispuesto a aceptarlo. El Grupo Especial alberga, como mínimo, serias dudas de que sea procedente, desde el punto de vista de la equidad fundamental, que se base en documentos que tienen su origen en un particular cuando éste no está informado de que tales documentos (y menos aún su contenido) han llegado siquiera ante el Grupo Especial porque la otra parte los ha designado como ICC o ICSS."

3. Prueba documental 15 presentada por las Comunidades Europeas

9. Las CE han tratado de defender sobre una base algo distinta el hecho de haber designado como ICC la totalidad de su prueba documental 15. Esa prueba documental comprende un análisis, efectuado por los ingenieros aeronáuticos de Airbus, de supuestos vínculos entre diversos programas de investigación y desarrollo de la NASA y determinados programas de Boeing relativos a aeronaves civiles. Por lo que respecta a su prueba documental 15, las CE, declaran lo siguiente (sin subrayar en el original):

> "En segundo lugar, la divulgación de cualquier fragmento de la prueba documental 15 presentada por las CE, incluidas sus conclusiones, causaría un perjuicio a Airbus. Dado que este es un estudio realizado por el departamento de ingeniería de Airbus, proporciona información valiosa sobre el alcance de la competencia técnica de Airbus en el ámbito de la ingeniería aeronáutica, puesto que es precisamente dicha competencia técnica la que sirve de base para las conclusiones del estudio.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

> En realidad, un ingeniero de Boeing que examine ese estudio podría determinar a partir de él cuán avanzado es el conocimiento de Airbus con respecto a la amplia variedad de tecnologías aeronáuticas abordadas en el mismo."[7]

10. El Grupo Especial observa que las conclusiones de cualquier análisis realizado por un experto se basan necesariamente, al menos en parte, en los conocimientos subjetivos de ese experto, y, por consiguiente, esas conclusiones revelan intrínsecamente el estado subjetivo de los conocimientos de dicho experto. Sin embargo, del enfoque esbozado por el Grupo Especial en el párrafo 2 se deduce claramente que corresponde a las CE identificar específicamente la información sobre la competencia técnica de Airbus en materia de ingeniería aeronáutica, u otra información tecnológica o sobre conocimientos técnicos de Airbus que figure explícitamente en el propio documento.

4. Observaciones finales

11. El Grupo Especial aclara que las opiniones que hemos expresado *supra no* significan que los documentos que las CE tratan de proteger puedan ser divulgados por los Estados Unidos. Como bien saben las partes, las deliberaciones del grupo especial son confidenciales.

12. A la luz de lo anterior, el Grupo Especial dispone que las CE presenten, **para el lunes 11 de junio**, versiones en que figuren debidamente entre corchetes todos los párrafos y pruebas documentales invocados por los Estados Unidos, incluidos los párrafos 717 y 1361 de la comunicación de las CE, que los Estados Unidos identificaron en la nota 3 de su carta de 10 de abril. Al hacerlo, se dispone que las CE rectifiquen el empleo de corchetes de conformidad con la interpretación por el Grupo Especial del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS que se ha esbozado *supra* y se ha expuesto en nuestra comunicación de 16 de abril.

13. Aparte de los párrafos 717 y 1361, las CE no tienen que volver a presentar el cuerpo de la comunicación (es decir, el documento de 678 páginas) en este momento. El Grupo Especial ha observado que las CE señalaron en su carta lo siguiente:

> "Las Comunidades Europeas están dispuestas a rectificar la designación del nombre y el número de su prueba documental 15, designándolos como no-ICC, cada vez que ésta se cite en su primera comunicación escrita."[8]

El Grupo Especial notificará oportunamente a las CE cuándo deben presentar una versión revisada del cuerpo de la comunicación.

14. A menos que las CE introduzcan modificaciones en el texto de la prueba documental o párrafo específicos, el Grupo Especial les solicita que presenten las pruebas documentales y los párrafos en que se haya rectificado el empleo de los corchetes (es decir, los anexos) en una versión ICC.[9]

---

[7] Carta de las CE de 23 de abril de 2007, página 8.

[8] Carta de las CE de 23 de abril de 2007, página 8.

[9] Es decir, el Grupo Especial no espera, por ejemplo, que las CE carguen las pruebas documentales en que se haya rectificado el empleo de los corchetes en el ordenador portátil destinado a la ICSS. Huelga decir que las CE están autorizadas a omitir en la versión ICC toda la información que, a su juicio, sea ICSS.

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO E-2

COMUNICACIÓN DE 9 DE JULIO DE 2007

Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (Segunda reclamación) (DS353)

El Grupo Especial acusa recibo de la carta y los documentos presentados por las Comunidades Europeas ("CE") el 18 de junio en respuesta a la resolución emitida por el Grupo Especial el 4 de junio con respecto a la cuestión del empleo de corchetes para determinada información. Asimismo, el Grupo Especial ha tomado nota de las observaciones formuladas por los Estados Unidos sobre esta cuestión en la carta que acompaña a la comunicación que presentaron el 6 de julio. Como las partes recordarán, el origen de esta cuestión fueron las observaciones de los Estados Unidos, de fecha 10 de abril, acerca de la versión no-ICC y del apéndice con la versión expurgada presentados por las CE el 3 de abril.

Por la presente, el Grupo Especial sugiere que la versión revisada presentada por las CE el 18 de junio sirva de base para la versión no-ICC que se notifictará a los terceros. El Grupo Especial solicita a las CE que notifiquen la versión no-ICC (es decir, aquella en que se haya suprimido la información entre corchetes) a más tardar el **10 de julio** antes del cierre de las oficinas.

Además, de conformidad con el párrafo 32 del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS[1], el Grupo Especial propone que se aplique el procedimiento adjunto cuando los terceros deseen acceder a la ICC contenida en las comunicaciones de las partes. El Grupo Especial solicita que, de ser el caso, las partes presenten observaciones sobre el proyecto de procedimiento adjunto a más tardar el **11 de julio** antes del cierre de las oficinas. El Grupo Especial entiende que una vez que las partes se pongan de acuerdo sobre el procedimiento, la versión ICC revisada del cuerpo de la comunicación y el apéndice con la versión expurgada revisado, presentados por las CE el 18 de junio, son los documentos a los que los terceros tendrán acceso por el momento. El Grupo Especial entiende que los terceros no tendrán acceso a las "pruebas documentales ICC".

[1] "Procedimientos de trabajo adicionales para el asunto DS353 - Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible."

ICC suprimida, donde se indica **[***]**

ANEXO E-3

COMUNICACIÓN DE 16 DE JULIO DE 2007

Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (Segunda reclamación) (DS353)

El Grupo Especial informa a las partes y a los terceros de que ha modificado, previa consulta con las partes, el Procedimiento relativo a la ICC/ICSS[1] tal como figura en anexo, de conformidad con el texto original del párrafo 32[2] de dicho Procedimiento.[3]

De conformidad con el párrafo 32 y el apartado d) del párrafo 37*bis* del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS modificado, el Grupo Especial invita a los terceros a que, si desean, presenten la siguiente información al Grupo Especial así como a las partes y a los demás terceros a más tardar el **18 de julio de 2007** antes del cierre de las oficinas.

- Una lista de los nombres y títulos (incluido el nombre de la institución pertinente) de todos los representantes y asesores externos (incluido el personal de oficina o de apoyo) que necesitan tener acceso a la ICC de parte y que desean que sean designados como personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC. (Sírvanse tomar nota de que no se pueden designar más de cinco personas.)

- 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) del párrafo 37*bis* del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS modificado. (Sírvanse tomar nota de que sólo se puede designar una "sala concreta".)

El Grupo Especial invita a las partes a que, una vez que los terceros presenten la información indicada *supra*, formulen cualquier objeción basada en el párrafo 32*bis* del Procedimiento relativo a la ICC/ICSS modificado a más tardar el **20 de julio de 2007** antes del cierre de las oficinas.

---

[1] "*Procedimientos de trabajo adicionales para el asunto DS353 - Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible*."

[2] Este párrafo se ha modificado en la versión más reciente adjunta. Su texto original puede consultarse en la comunicación del Grupo Especial de fecha 19 de febrero de 2007.

[3] En la versión adjunta se han resaltado los cambios para facilitar su identificación.