

WTO o subsydiach dla Boeinga

#Lotnictwo cywilne 1 lutego 2011

Światowa Organizacja Handlu (WTO) przedstawiła wczoraj raport o subsydiach amerykańskich władz dla Boeinga. Koncern otrzymał nielegalną pomoc. Pełen tekst dokumentu będzie znany za kilka miesięcy.

Według oceny Airbusa, raport WTO stwierdza, że rozwój Boeinga 787 Dreamlinera był

Raport WTO nie zostanie przedstawiony do publicznej wiadomości, przed przetłumaczeniem dokumentu na języki państw członkowskich. Może to zająć 2-3 miesiące. Do tego czasu pozostanie dokumentem niejawnym. Mimo tego zarówno Airbus, Boeing, jako i UE ustosunkowały się do raportu, co pozwala na częściowe zrekonstruowanie jego treści.

Wynika z niego, że amerykański koncern otrzymał nie mniej niż 5 mld USD nielegalnego wsparcia rządowego i municypalnego, głównie wykorzystanego na rozwój B787. W kolejnych kilkunastu latach ta forma pomocy może osiągnąć następne 2 mld USD. Bez nielegalnego wsparcia, rozwój Dreamlinera nie byłby możliwy.

Przedstawiciele Airbusa i UE uznali, że pozwoliło to Amerykanom na zaniżenie ceny B787 i spowodowanie realnych strat europejskiego koncernu. Wycenili je na 45 mld USD.

Informacje te nie potwierdzają pierwotnych zarzutów UE, zapisanych w pozwie do WTO. Wynikało z nich, że Boeing otrzymał w ciągu ostatnich dwóch dekad i mógłby liczyć do 2024 na łącznie 23,7 mld USD. Kwota ta pochodzić miała głównie z bezpośrednich dotacji, bezpłatnego przekazywania przez departamentu obrony i NASA kluczowych technologii oraz zmniejszania podatków przez władze stanów i miast, w których ulokowano zakłady Boeinga.

Amerykanie odpowiedzieli w specjalnym oświadczeniu, że raport WTO jest ich zwycięstwem, i potwierdzi, że *europejskie dotacje dla Airbusa przyćmiewają wsparcie USA, udzielone dla Boeinga.*

Faktem jest bowiem, że WTO rozpatrzyła wcześniej podobną skargę USA na UE, odnośnie finansowania Airbusa. Z raportu końcowego wynika, że kraje Starego Kontynentu - niezgodnie z ustaleniami międzynarodowymi - pomagały koncernowi przy programach badawczo-rozwojowych, szczególnie A380, oraz w rozbudowie infrastruktury (zobacz: [Każdy ma swoje racje](#)). Airbus powinien w związku z tym zwrócić równowartość ok. 4 mld USD. Z drugiej jednak strony wsparcie miało charakter pożyczek. WTO nie udowodniło również, że wywarło to negatywny wpływ na

amerykański przemysł lotniczy.

Obecnie UE odwołała się od decyzji WTO i w sprawie toczy się obecnie postępowanie przed sądem arbitrażowym w Genewie. Można przypuszczać, że podobną drogę przyjmą również Amerykanie, odnośnie najnowszego raportu organizacji.

Przypomnijmy, że w 1992 przedstawiciele UE i USA podpisali porozumienie, na mocy którego dopuszczali państwowe wsparcie dla przedsiębiorstw komercyjnych, jeżeli miałyby to przynosić społeczne, pozytywne skutki. W październiku 2004 Waszyngton jednostronnie wycofał się z umowy i wniósł sprawę o nieuczciwe wspieranie Airbusa przez rządy państw UE do Światowej Organizacji Handlu, co zapoczątkowało wieloletni spór.

Decyzje WTO nie mają jednak bezpośredniego wpływu na przemysł lotniczy. W przypadku uprawomocnienia się wyników dochodzenia, zarówno odnośnie Airbusa, jak i Boeinga, oba koncerny nie muszą zwrócić żądanych kwot. Zainteresowane kraje uzyskają jednak wtedy legalną podstawę do wprowadzenia sankcji wobec obu przedsiębiorstw.



Według oceny Airbusa, raport WTO stwierdza, że rozwój Boeinga 787 Dreamlinera były niemożliwy bez dotacji władz federalnych USA / Zdjęcie: Boeing

Raport WTO nie zostanie przedstawiony do publicznej wiadomości, przed przetłumaczeniem dokumentu na języki państw członkowskich. Może to zająć 2-3 miesiące. Do tego czasu pozostanie dokumentem niejawnym. Mimo tego zarówno Airbus, Boeing, jako i UE ustosunkowały się do raportu, co pozwala na częściowe zrekonstruowanie jego treści.

Wynika z niego, że amerykański koncern otrzymał nie mniej niż 5 mld USD nielegalnego wsparcia rządowego i municypalnego, głównie wykorzystanego na rozwój B787. W kolejnych kilkunastu latach ta forma pomocy może osiągnąć następne 2 mld USD. Bez nielegalnego wsparcia, rozwój Dreamlinera nie byłby możliwy.

Przedstawiciele Airbusa i UE uznali, że pozwoliło to Amerykanom na zniżenie ceny B787 i spowodowanie realnych strat europejskiego koncernu. Wycenili je na 45 mld USD.

Informacje te nie potwierdzają pierwotnych zarzutów UE, zapisanych w pozwie do WTO. Wynikało z nich, że Boeing otrzymał w ciągu ostatnich dwóch dekad i mógłby liczyć do 2024 na łącznie 23,7 mld USD. Kwota ta pochodzić miała głównie z bezpośrednich dotacji, bezpłatnego przekazywania przez departamentu obrony i NASA kluczowych technologii oraz zmniejszania podatków przez władze stanów i miast, w których ulokowano zakłady Boeinga.

Amerykanie odpowiedzieli w specjalnym oświadczeniu, że raport WTO jest ich zwycięstwem, i potwierdzi, że *europejskie dotacje dla Airbusa przyćmiewają wsparcie USA, udzielone dla Boeinga*.

Faktem jest bowiem, że WTO rozpatrzyła wcześniej podobną skargę USA na UE, odnośnie finansowania Airbusa. Z raportu końcowego wynika, że kraje Starego Kontynentu - niezgodnie z ustaleniami międzynarodowymi - pomagały koncernowi przy programach badawczo-rozwojowych, szczególnie A380, oraz w rozbudowie infrastruktury (zobacz: [Każdy ma swoje racje](#)). Airbus powinien w związku z tym zwrócić równowartość ok. 4 mld USD. Z drugiej jednak strony wsparcie miało charakter pożyczek. WTO nie udowodniło również, że wywarło to negatywny wpływ na amerykański przemysł lotniczy.

Obecnie UE odwołała się od decyzji WTO i w sprawie toczy się obecnie postępowanie przed sądem arbitrażowym w Genewie. Można przypuszczać, że podobną drogę przyjmą również Amerykanie, odnośnie najnowszego raportu organizacji.

Przypomnijmy, że w 1992 przedstawiciele UE i USA podpisali porozumienie, na mocy którego dopuszczali państwowe wsparcie dla przedsiębiorstw komercyjnych, jeżeli miałyby to przynosić społeczne, pozytywne skutki. W październiku 2004 Waszyngton jednostronnie wycofał się z umowy i wniósł sprawę o nieuczciwe wspieranie Airbusa przez rządy państw UE do Światowej Organizacji Handlu, co zapoczątkowało wieloletni spór.

Decyzje WTO nie mają jednak bezpośredniego wpływu na przemysł lotniczy. W przypadku uprawomocnienia się wyników dochodzenia, zarówno odnośnie Airbusa, jak i Boeinga, oba koncerny nie muszą zwrócić żądanych kwot. Zainteresowane kraje uzyskają jednak wtedy legalną podstawę do wprowadzenia sankcji wobec obu przedsiębiorstw.

Powiązane wiadomości

[WTO o subsydiach dla Boeinga \(2011-02-01\)](#)

