

Miércoles, 9 de julio de 2008

Diferencias Airbus/Boeing ante la OMC

P6_TA(2008)0353

Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de julio de 2008, sobre las diferencias, en el seno de la Organización Mundial de Comercio, entre la Unión Europea y los Estados Unidos sobre supuestas subvenciones a Airbus y Boeing

(2009/C 294 E/07)

El Parlamento Europeo,

- Vistas las diferencias, en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC), entre la Unión Europea (UE) y los Estados Unidos (EE.UU.) sobre supuestas subvenciones a Airbus y Boeing,
 - Vista su Resolución, de 1 de junio de 2006, sobre las relaciones económicas transatlánticas UE-Estados Unidos ⁽¹⁾,
 - Vista la Resolución del Senado de los EE.UU. (Res. 632), de 8 de diciembre de 2006, que insta a los EE.UU. y a la UE a que aúnen esfuerzos para reforzar el mercado transatlántico,
 - Vista la Cumbre UE-EE.UU. de 30 de abril de 2007,
 - Visto el artículo 108, apartado 5, de su Reglamento,
- A. Considerando que valora la Asociación Transatlántica entre la UE y los EE.UU. y respalda las políticas comerciales justas y equilibradas en general,
- B. Considerando que las relaciones económicas transatlánticas han experimentado en el último decenio un período de integración sin precedentes, de tal forma que las inversiones europeas en los EE.UU. representaron el 75 % de los flujos inversores totales en este país en 2006, y que la inversión de los EE.UU. en Europa alcanzó el mismo año la cifra récord de 128 mil millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 59 % de la inversión directa extranjera de los EE.UU.,
- C. Considerando la especial importancia que reviste la industria aeronáutica para el empleo y la creación de nuevos puestos de trabajo —especialmente en los sectores altamente cualificados, pero también en otras muchas industrias—, para el desarrollo regional y para la cooperación industrial transnacional en los ámbitos técnicos más avanzados,
- D. Considerando que, en el sector industrial de la aeronáutica civil, tanto Airbus como Boeing disponen actualmente de la capacidad necesaria para diseñar e integrar grandes aeronaves comerciales, y que el mantenimiento de un elevado nivel de competencia sana redundaría en interés tanto de las compañías aéreas como de los usuarios,
- E. Considerando que la UE y los EE.UU. firmaron en 1992 un acuerdo bilateral sobre el comercio de grandes aeronaves civiles («Acuerdo de 1992») que creó unas condiciones de competencia equitativas y un cuerpo normativo regulador de las ayudas públicas,
- F. Considerando que la UE ha respetado siempre el espíritu y la letra del Acuerdo de 1992 y que ha facilitado regularmente pruebas documentales del cumplimiento de dicho Acuerdo,
- G. Considerando que los EE.UU. han hecho, en gran medida, caso omiso de las obligaciones que les incumben en aplicación del Acuerdo de 1992, al no informar sobre las subvenciones facilitadas a Boeing, autorizar subvenciones que rebasaban los límites máximos acordados y concederle subvenciones prohibidas,
- H. Considerando que el Acuerdo de 1992 consiguió mantener la estabilidad en el sector hasta el año 2004, cuando los EE.UU. lo denunciaron de forma unilateral y acusaron a la UE ante la OMC de haber concedido ayudas financieras reembolsables que cumplían plenamente el Acuerdo de 1992 y eran similares a las recibidas por Boeing para el desarrollo y la producción de grandes partes de su modelo 787 en Japón y en otros países que comparten los riesgos,

⁽¹⁾ DO C 298 E de 8.12.2006, p. 235.

Miércoles, 9 de julio de 2008

- I. Considerando que, a pesar de los numerosos esfuerzos llevados a cabo de buena fe por la UE, no ha sido posible hasta ahora definir una base justa y equilibrada que permita llegar a una solución negociada de las diferencias,
 - J. Considerando que reitera su apoyo a la Comisión, que ha estado abierta en todo momento a alcanzar una solución equilibrada y negociada de las diferencias sin condiciones previas,
 - K. Considerando que un apoyo justo y equilibrado de las administraciones públicas al sector aeroespacial en ambos lados del Atlántico ha redundado positivamente en la investigación y en la innovación, en una mayor seguridad, en mejores prestaciones ambientales y en una mayor eficiencia del transporte aéreo,
 - L. Considerando que la financiación de Airbus por parte de los Estados miembros está sujeta a límites estrictos y que debe reembolsarse con los intereses correspondientes y que es evidente que dicha financiación no tiene incidencia alguna en la competitividad de Boeing, como demuestra el hecho de que, desde 1992, Airbus haya reembolsado el 40 % más de lo recibido de las administraciones públicas de los Estados miembros y haya devuelto hasta la fecha más de siete mil millones de euros,
 - M. Considerando que la UE cuestiona una serie de subvenciones prohibidas e impugnables, por un valor total de 23,7 millones de dólares no reembolsables, que las administraciones federales, estatales y locales de los EE.UU. han facilitado a la sociedad Boeing en los dos últimos decenios y hasta el año 2024,
 - N. Considerando que reitera la importancia que reviste una competencia leal y abierta en los procedimientos de contratación pública y ha tomado nota favorablemente de la adjudicación al equipo formado por Northrop Grumman European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) de un contrato para el programa relativo a los aviones cisterna, sobre la base de criterios neutros dirigidos a definir y ofrecer el equipamiento óptimo y más adecuado a la Fuerza Aérea de los EE.UU.,
 - O. Considerando que, no obstante, observa con gran preocupación los duros ataques lanzados por Boeing y el Congreso de los EE.UU., en los que se presenta a EADS y a algunos Estados miembros como socios comerciales poco fiables en el sector aeroespacial y como un factor de riesgo para la seguridad y las capacidades militares de los EE.UU., un mensaje que no ha pasado desapercibido en Europa,
 - P. El informe de la *Accountability Office* (Oficina General de Contabilidad), en las que se respaldan las objeciones de Boeing, debe entenderse meramente como una evaluación del procedimiento de selección, y no en relación con las características de la aeronave; el Parlamento reafirma asimismo su convicción de que los procedimientos de contratación pública del Departamento de Defensa de los EE.UU., incluidos los procedimientos de control de la Oficina General de Contabilidad de los EE.UU., se aplicarán en condiciones estrictas de igualdad a todos los competidores;
1. Formula las siguientes recomendaciones a la Comisión, actuando en nombre de la Unión Europea en defensa de los intereses de los Estados miembros y de la industria de aeronaves civiles de gran capacidad de la UE:
 - a) El Parlamento pide a los Estados miembros y a la Comisión que garanticen que la UE y sus Estados miembros darán una respuesta adecuada —y, si es necesario, individualiza— a todas las medidas legislativas o ejecutivas contrarias a la competencia que restrinjan de forma abusiva la capacidad de las empresas de la Comunidad Europea para competir en los programas civiles o militares;
 - b) El Parlamento apoya plenamente la defensa de los intereses de la UE en los procedimientos de solución de diferencias pendientes ante la OMC, al tiempo que insta a la Comisión a que prosiga sus esfuerzos en este sentido; no obstante, expresa su escepticismo con respecto a la posibilidad de que las decisiones de la OMC ofrezcan por sí solas, a largo plazo, la solución que requiere el mercado como un fundamento para establecer una competencia pacífica y leal en el sector (una perspectiva que sí podría ofrecer, por el contrario, una solución negociada del conflicto);
 - c) El Parlamento considera que el punto de partida de todas las conversaciones debería ser un debate sin condiciones previas en cuanto a los términos de la negociación, que demostrara la voluntad real por ambas partes de llegar a un equilibrio pragmático entre el apoyo civil de la UE y el programa militar-industrial de los EE.UU., que aborda aquellos aspectos de la participación pública que inciden verdaderamente en las condiciones reales de participación de todas las partes en pie de igualdad.
 2. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión y al Presidente y al Congreso de los Estados Unidos de América.