

## Press Release

### **La OMC confirma que no hubo subsidios prohibidos en Airbus; se abordarán cuestiones menores relativas a subsidios recurribles**

- Se confirma que la “inversión inicial reembolsable” es un mecanismo financiero legal para el desarrollo de aviones.
- La OMC confirma un cumplimiento pleno en el A320 y el A330; los ajustes restantes, relativos al A380 y al A350, son leves.
- La OMC rechaza el 94% de las reclamaciones originales de EE.UU. / Boeing.
- Las posibles sanciones de EE.UU., simbólicas en comparación con las que se esperan en el proceso de Europa contra Boeing, serían contraproducentes, inoportunas y, en definitiva, perjudiciales para las líneas aéreas y los pasajeros
- El informe supone solo “la mitad de la historia”. Este mismo año se hará pública una parte de mucho más interés relativa a los subsidios a Boeing, más notorios y perjudiciales para la competencia.
- La única solución real a esta disputa de 15 años es un acuerdo negociado.

**Ámsterdam, 15 de mayo de 2018** - El Órgano de Apelación (OA) de la OMC ha hecho público hoy el primero de los dos dictámenes que se esperan este año sobre subvenciones en la disputa entre EE.UU. y la UE relativas a grandes aeronaves comerciales. La primera resolución es el informe final del Órgano de Apelación sobre el cumplimiento por parte de la UE de las anteriores conclusiones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el proceso contra Airbus (DS316). La segunda resolución, sobre el proceso de Boeing, se espera este mismo año.

En su informe, el Órgano de Apelación confirma la legalidad del esquema de préstamos entre Airbus y los gobiernos europeos. El Comité de la OMC se reafirma en sus conclusiones anteriores, que indicaban que los préstamos de inversión inicial reembolsable (IIR) para proyectos de desarrollo de aviones civiles no constituyen una subvención prohibida y que solo es preciso realizar pequeñas modificaciones para lograr el pleno cumplimiento. La OMC acaba de desestimar en su totalidad el 94% de las demandas originarias de Boeing.

La OMC confirmó que los programas A320 y A330 cumplen totalmente la normativa en todos los aspectos y que solo es preciso realizar actuaciones menores en el programa A380.

En el programa A350 restan por abordar aspectos menores de la IIR. Actualmente Airbus está implementando los cambios necesarios para responder a este dictamen, lo que significa que las posibles sanciones por parte de EE.UU., mínimas en comparación con las esperadas en el proceso contra los subsidios de Boeing, serían contraproducentes e inoportunas.

## Press Release

Mientras Airbus se prepara para realizar los ajustes necesarios de cara a implementar plenamente las recomendaciones de la OMC, Boeing continúa empeorando su situación en cuanto a los subsidios, recibiendo incentivos fiscales abusivos por parte del estado de Washington, que son negativos tanto para los contribuyentes como para la armonía comercial mundial.

El plan de bienestar corporativo del estado de Washington ha proporcionado a Boeing subsidios récord a nivel estatal para el lanzamiento del avión 787 (5.000 millones de dólares). Otro paquete de incentivos estatales para el 777X por valor de 8.700 millones de dólares más en 2013 supuso el mayor paquete de subsidios a nivel estatal de la historia de Estados Unidos. Al parecer, Boeing también está intentando conseguir activamente nuevos incentivos fiscales ilegales para la construcción planificada del avión B797 de tamaño medio.

**Se espera que el segundo informe del Órgano de Apelación, que se hará público este mismo año, incluya lo siguiente:**

- 5.000-6.000 millones de dólares en subsidios incompatibles entre 1989 y 2006 – confirmados por el informe del Órgano de Apelación de la OMC
- Incentivos fiscales del estado de Washington en el periodo 2006-2024: 3.000 millones de dólares
- Ampliación de estos incentivos fiscales para el 777X por otros 8.700 millones de dólares
- Reducción de impuestos en Wichita (Kansas)
- Subvenciones continuadas a la exportación de ventas corporativas en el extranjero (a pesar de las resoluciones de la OMC dictaminando que se trataba de subsidios prohibidos)
- Continuos programas federales de investigación financiados por la NASA (confirmados por el OA como subsidios ilegales)
- Subsidios continuados del Departamento de Defensa (confirmados igualmente como ilegales por el OA de la OMC)

**En total, más de 20.000 millones de dólares en subsidios no reembolsables e ilegales que han ocasionado perjuicios al comercio mundial por más de 100.000 millones de dólares.**

Estos subsidios no cancelados continúan provocando efectos adversos muy importantes para Airbus en pérdida de ventas. Según ha confirmado la OMC, los incentivos fiscales del estado de Washington para el 787 han causado, por sí solos, pérdidas para Airbus de al menos 16.000 millones de dólares en ventas. El impacto negativo total, o la pérdida de ventas de Airbus desde el comienzo de estas diferencias, se estima en más de 100.000 millones de dólares. En el Informe de la Comisión de la OMC, publicado en 2017, la organización detectó faltas en varias prácticas de Boeing, de las cuales las más perjudiciales continúan.

El consejero delegado (CEO) de Airbus, Tom Enders, comentó: “El importante éxito legal de hoy para la industria europea de la aviación ratifica la estrategia que hemos seguido durante todos los años que ha durado esta controversia. El informe que se ha dado a conocer hoy es en realidad solo la mitad de la historia; la otra mitad, que se hará pública este mismo año, se

## Press Release

pronunciará categóricamente acerca de los subsidios de Boeing y veremos cuál es el balance final”.

“El resultado es sencillo: Airbus devuelve sus préstamos mientras Boeing no lo hace y continúa aprovechándose de la generosidad de los contribuyentes estadounidenses. A pesar de la retórica de Boeing, está claro que su posición actual es francamente positiva: cuentan con la mitad del mercado y una excelente cartera de pedidos; claramente la empresa no se ha visto perjudicada por los préstamos reembolsables de Airbus”, continuó Enders.

El director jurídico de Airbus, John Harrison, añadió: “Airbus es consciente de la importancia de la OMC y del dictamen del Órgano de Apelación y hará lo necesario para corregir cualquier error. Este informe reconoce los esfuerzos que estamos realizando. Esperamos que, de igual modo, Boeing tome nota de sus obligaciones de cumplimiento normativo. En el pasado Boeing ha mostrado una total indiferencia al ignorar las recomendaciones y continuar con su conducta ilegal”. Y continuó: “A día de hoy más del 90% de las denuncias de Boeing han sido desestimadas. Este dictamen prueba la desfachatez de los motivos de Boeing al poner en marcha este proceso de cara a sus relaciones públicas. Hace años la afirmación que ha mantenido Boeing durante años de que su proceso en la OMC socava la alianza entre el sector y el gobierno en Europa”.

Airbus agradece a la Comisión Europea y a los gobiernos de Francia, Alemania, Reino Unido y España su constante apoyo durante este proceso. “Airbus agradece el tiempo y el esfuerzo invertidos en la defensa de los intereses de la industria de la aviación”, manifestó el CEO de Airbus, Tom Enders.

Airbus insta a las partes a aceptar la naturaleza global del comercio y a poner fin a esta controversia larga y perjudicial. Una negociación amistosa sin condiciones previas es la única solución viable, ya sea por medio de un acuerdo entre la UE y EE.UU. o, preferiblemente, alcanzando un acuerdo mundial.

En términos más generales, Tom Enders concluyó: “El actual clima geopolítico del comercio es preocupante y los actores del sector no deberían alimentarlo con conflictos improductivos que socavan la competencia justa en todo el mundo y que tienen un impacto en los trabajadores de este sector, así como en nuestros clientes y operadores. Las consecuencias de este tipo de diferencias van más allá del sector aeroespacial y afectan al crecimiento económico a escala mundial”.

Puede obtener más información en:

[www.airbus.com/aircraft/protecting-global-aviation-supply-chain.html](http://www.airbus.com/aircraft/protecting-global-aviation-supply-chain.html)

\* \* \*

## Press Release

### Acerca de Airbus

Airbus es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2017, con una plantilla de alrededor de 129.000 empleados, generó unos ingresos de 59.000 millones de euros aplicando el IFRS 15. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros, desde 100 plazas hasta más de 600. Airbus es asimismo líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, de combate, de transporte y para misiones, y además es una de las empresas espaciales líderes a nivel mundial. En helicópteros, Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

### Contactos para los medios

|                     |                                                                                    |                   |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Maggie Bergsma      | <a href="mailto:maggie.bergsma@airbus.com">maggie.bergsma@airbus.com</a>           | + 34 637 513 486  |
| Matthieu Duvelleroy | <a href="mailto:matthieu.duvelleroy@airbus.com">matthieu.duvelleroy@airbus.com</a> | +33 6 29 43 15 64 |
| Stefan Schaffrath   | <a href="mailto:stefan.schaffrath@airbus.com">stefan.schaffrath@airbus.com</a>     | +33 6 16 09 55 92 |
| Clay McConnell      | <a href="mailto:clay.mcconnell@airbus.com">clay.mcconnell@airbus.com</a>           | +1 571 278 0612   |

Esta y otras notas de prensa, así como fotos en alta resolución están disponibles en: [AirbusNewsroom](#)