

MILASSIN LÁSZLÓ

## Boeing kontra Airbus, vagy „légi óriások” kereskedelmi háborúja

*Az USA és az EU vitája a „légi óriások ügyében”\**

Ideje már, hogy az európai óriásrepülőgép-gyártó végre elhagyja kényelmes kis fészékét! Ezzel a „jó tanáccsal” hozakodott elő ez év július elején a Wall Street Journal, meglehetősen agresszív cikkében, amely az európai Airbus és az amerikai Boeing között kirobbant vitát rendező WTO eljárás keretében született panel jelentés kapcsán jelent meg. E paneljelentés ugyanis lényegében elmarasztalta az EU-t, megállapítva, hogy egyes tagországok kormányai illegális támogatásokban részesítették az A 380 óriásgép gyártóját.

Érdemes megemlíteni, hogy az Egyesült Államok és az Európai Közösség között 1992-ben a „nagymeretű polgári repülőgépek” kereskedelmére megállapodást kötött.<sup>[1]</sup> E megállapodásban mindkét fél ígéretet tett arra, hogy e téren csökkenti állami támogatását és nem kezdeményez antidömping vagy kiegyenlítő vámeljárást a másik féllel szemben. Ám az európai gyártók egyre sikeresebb termékekkel jelentek meg a piacon (A 320, A 330), aminek következtében egyre jelentősebb részesedésre tettek szert óriásgépeik eladásával. Az USA egyre elégedetlenebb lett az 1992-ben megkötött megállapodásban foglaltaknak, mivel úgy vélte az EK sorozatosan megszegi a megállapodásban foglaltak és masszívan támogatja az Airbust.

Az USA elállt végül az 1992-es megállapodástól és 2004 októberében kezdeményezett konzultációt Németország, Franciaország, Nagy-Britannia és Spanyolország kormányaival (továbbiakban: tagállamok), illetve az Európai Közösséggel, a fent említett kormányok által alkalmazott, a polgári légiközlekedést érintő intézkedések miatt. A konzultáció indokaként az Egyesült Államok azt panaszolta, hogy az Európai Közösség és a tagállamok olyan állami szubvenciókat nyújtanak, amelyek teljesen ellentétesek a támogatásokról és kiegyenlítő

[\*] Jelen tanulmány a Jog - Állam - Politika (2011) Különszámában angolul megjelent „The Trade Dispute between Airbus and Boeing” című cikkemben vázolt jogvitát részletesen elemzi és figyelembe veszi a két fél között folyó vita újabb fejleményeit.

[1] Agreement between EC and US on Trade in Large Civil Aircraft in 1992.

intézkedésekről szóló Megállapodás (továbbiakban: SCM Megállapodás) és a GATT 1994 rendelkezéseivel.<sup>[2]</sup> Az USA által sérelmezett szubvenciók intézkedések ugyanis lehetővé teszik, hogy a tagállamok kormányai finanszírozzák az Airbus-t gyártó cégek tervezési és fejlesztési költségeit, illetve pénzzel, áruval és szolgáltatásokkal támogassák az Airbus-t gyártó telepek fejlesztését, kibővítését és felújítását az A 380-as repülőgép kifejlesztése és gyártása érdekében. Az USA-nak problémát jelentettek továbbá a tagállamok preferenciális kölcsönökre, a gyártás megkezdéséből, más légiközlekedéssel kapcsolatos kiadásokból, illetve fejlesztések finanszírozásából fakadó tartozások elengedésére és átvállalására vonatkozó előírásai is. Ugyancsak az amerikai kifogások tárgyát képezték azok a tagállami intézkedések, amelyek elősegítették részvényeken keresztül megvalósuló állami támogatások érvényre jutását, kölcsönök és támogatások juttatását légi járművekkel kapcsolatos olyan kutatásokra és fejlesztésekre, amelyekből közvetlenül az A 380 légibusz legyártása profitált. Hasonlóképpen nehezményeztek minden olyan intézkedést, amely pénzbeli támogatást jelentett az Airbus konzorcium cégei javára. Az USA javasolta azoknak az állami szubvencióknak is a megvizsgálását, amelyek az Airbus termékeket előállítók teljes körére vonatkoztak.

Az USA a konzultációk során rámutatott arra is, hogy az A 340 és A 380 légibusz gyártásának megkezdéséhez nyújtott támogatás jogellenes export szubvenciónak tűnik, így ellentétes az SCM Megállapodás 3. Cikkében foglalt rendelkezésekkel. Az USA panaszolta azt is, hogy a tagállamok intézkedései hátrányosak az Egyesült Államokra és megsértik az SCM Megállapodás 5. és 6. Cikkeit, illetve mindezek nincsenek összhangban a GATT 1994 XXIII. Cikk 1. pontjával.

Az Egyesült Államok hangsúlyozta, hogy ezek az intézkedések megsértették és folyamatosan sértik, illetve érvénytelenítették és folyamatosan érvénytelenítik az USA-t megillető, a GATT 1994 nemzetközi egyezmény által biztosított jogokat.

## I. VITA A WTO ÉGISZE ALATT

2005 májusában az Egyesült Államok a konzultációkat eredménytelennek tartotta és a WTO vitarendezési eljárás megindítását kérte, azaz egy ún. panel felállítását. A Vitarendező Testület (DBS) 2005 októberében kezdte meg az ügy tanulmányozását.<sup>[3]</sup> A vitarendezés eljárási szabályai alapján<sup>[4]</sup> a panelnek 6 hónapot követően kellett volna jelentését a WTO tagállamok rendelkezésére bocsátani. Ám már e határidő közeledtével a panel tájékoztatta a Vitarendező

[2] Agreement on Subsidies and Countervailing Measures (SCM Agreement) 1995.01.01. General Agreement on Tariffs and Trade 1994, Marrakesh Protocol 1994.04.15.

[3] Az eljárás az SCM Egyezmény V. mellékletében foglalt szabályozás alapján indult meg.

[4] Egyetértés a vitarendezés szabályairól és eljárásairól – A Kereskedelmi Világszervezet (WTO) létrehozó Marrakesh-i Egyezmény C 2 melléklete

Testületet, hogy feladatát nem tudja határidőre befejezni tekintettel arra, hogy egy rendkívül komplex és szerteágazó, nemkülönben bonyolult ügyről van szó így kérte a Testületet, hogy a panelt mentesítse az eljárási szabályokban rögzített határidők alól. Ezzel a vitában álló felek is egyetértettek. Végül a panel több-éves munka után 2010. június 30-ra készült el jelentésével és jutatta el azt a WTO tagállamok képviselőihez.

A panelvita során közel negyven éves periódusban felmerülő, 300 különböző szubvenció cselekményt azonosított a panel, amelyeket az Európai Közösség és a fent említett négy tagállam alkalmazott a polgári repülés fejlesztésére, az itt megvalósult gyártásra és külkereskedelemre.<sup>[5]</sup> Az USA által sérelmezett állami szubvenció intézkedések öt csoportba sorolhatók:

- a kezdéshez nyújtott támogatások tagállami megfinanszírozása,<sup>[6]</sup>
- az Európa Beruházási Bank (EIB) által nyújtott hitelek;
- az infrastruktúrára, illetve az infrastruktúra fejlesztése kapcsán adott juttatások;
- vállalati átszervezésekkel kapcsolatos intézkedések (corporate restructuring measures);
- kutatások és technológiai fejlesztések finanszírozása.

Az USA a fenti csoportokba foglalt valamennyi állami intézkedést az SCM Megállapodás 1. és 2. Cikkei szerinti *specifikus szubvenciónak* minősítette, és azáltal, hogy az EK és tagállamai ezeket alkalmazták, véleménye szerint az SCM Megállapodás 5. és 6. Cikkeibe ütköző gyakorlatot valósítottak meg. Mindezek mellett külön kiemelték, hogy a támogatások tagállamok általi megfinanszírozására irányuló intézkedések közül hét kifejezetten tiltott exporttámogatásnak minősül, így az SCM Megállapodás 3. Cikkébe ütközik. Az USA panasza a projekt megvalósításának megkezdéséhez nyújtott tagállami támogatásokra koncentrált elsősorban. Ilyen támogatásokat a Boeing sohasem kapott. Ezzel az USA azt akarta elérni, hogy az ilyen jellegű állami támogatások szűnjenek meg Európai Unióban, illetve erősíteni akarta a Boeing gépek piaci pozícióit, különösen a levegőben üzemanyagotöltést ellátó tankergépek vonatkozásában.<sup>[7]</sup>

Az ügy jogszabályi hátterének legfontosabb elemei az SCM Megállapodás és a GATT 1994, azaz Általános Vámtarifa- és Kereskedelmi Egyezmény 1994-es módosításokkal és kiegészítésekkel. Összevetve az SCM Megállapodás állami szubvenciókra vonatkozó rendelkezését az EU idevonatkozó szabályaival,<sup>[8]</sup> az állapítható meg, hogy az SCM Megállapodás csak azokra a szubvenciókra alkalmazható, amelyek *specifikusan* vállalatnak vagy egyes iparterületnek, illetve

[5] A paneljelentés a szubvenciók kedvezményezettjeként az Airbus SAS vállalatot említi meg.

[6] „Launch Aid” (LA) vagy „Member State Financing (MSF)

[7] Wessing, 2010, 2.

[8] Szerződés az Európai Unió működéséről (TFEU) 107. Cikk

vállalatok csoportjának vagy több iparterületnek juttatnak támogatást. Éppen ezért olyan általános jellegű intézkedések, amelyek az egész nemzetgazdaságra vonatkozó infrastrukturális vagy átfogó adózási programokat érintenek, nem tekinthetők az SCM Megállapodás értelmében szubvencióknak. Az SCM Megállapodás szerint a szubvenciók két nagy csoportra oszthatók: (1) a tiltott támogatások;<sup>[9]</sup> (2) felróható támogatások.<sup>[10]</sup> Ez utóbbi kategóriába tartozó szubvenciók ugyan nem tilalmazottak, de, ha más tagállam érdekeit érintő *hátrányos hatást* fejtenek ki, akkor a WTO vitamegoldó mechanizmusa igénybevételeivel megkérdőjelezhetők.

Mit kell érteni a hátrányos hatáson? Az esetleges válaszok a következők: a) a kárt, amelyet valamely másik állam hazai iparának okoztak; b) a GATT 1994 szerint más Tagoknak közvetlenül vagy közvetetten járó előnyök hatálytalanítását vagy gyengítését, különös tekintettel a GATT 1994 II. Cikke szerint lekötött engedmények előnyeire; c) valamely más állam érdekeinek súlyos sérelmét.<sup>[11]</sup> Itt jegyzendő meg, hogy ezek a szubvenciók nem alkalmazhatók a mezőgazdasági produktumok vonatkozásában.

Súlyos sérelemnek minősül az az eset, amikor (i) valamely termék teljes értékarányában megállapított támogatása meghaladja az 5%-ot; (ii) valamely iparág által tartósan elszenvedett működési veszteségek fedezetére szolgálnak a támogatások; (iii) valamely vállalkozás által tartósan elszenvedett működési veszteségek fedezetére nyújtanak támogatásokat, kivéve az egyszeri intézkedéseket, amelyek nem ismételhetők meg az adott vállalkozás számára, és amelyeket kizárólag azzal a céllal nyújtanak, hogy időt adjanak a hosszú távú megoldások kidolgozására és súlyos szociális problémák elkerülésére; végül (iv) közvetlen adósság-elengedés történik, azaz az állammal szembeni adósságok elengedése, illetve az adósság visszafizetésének fedezetére nyújtott vissza nem térítendő támogatás.<sup>[12]</sup>

Súlyos sérelemről beszélhetünk akkor, ha a támogatás hatása az, hogy a) valamely más állam hasonló termékének importját a támogatást nyújtó állam piacáról kiszorítja vagy az ilyen importot akadályozza; b) egy másik állam hasonló termékének exportját egy harmadik ország piacáról kiszorítja vagy az ilyen exportot akadályozza; c) a támogatott termék lényegesen leszorítja az árakat, összehasonlítva egy másik ország hasonló termékének árával ugyanazon piacon, vagy lényegesen lenyomja az árakat, ill. értékesítési lehetőségek elvesztését okozza ugyanazon a piacon; d) a támogatás hatása a támogatást nyújtó Tag világpiaci részesedésének növekedése egy adott támogatott elsődleges termék vagy árucikk tekintetében, ahhoz az átlagos piaci részesedéshez képest, amivel

[9] SCM Megállapodás II. rész

[10] SCM Megállapodás III. rész. Ezek a szubvenciók kérdőjelezhetők meg a WTO előtt folyó eljárásokban.

[11] SCM Megállapodás 5. Cikk

[12] SCM Megállapodás 6. Cikk 6.1. bekezdés

az előző hároméves időszak során rendelkezett, és ez a növekmény következetes tendenciát mutat egy olyan időszakban, amikor az állam a támogatásokat nyújtotta.<sup>[13]</sup>

Fontos kiemelni, hogy az a) – d) pontalatti esetekben meglehetősen körülményes és sok nehézségbe ütközik a támogatás hátrányt eredményező voltának az igazolása. Ez sokszor részletekbe menő és intenzív tényfeltáró munkát igényel.<sup>[14]</sup> Azt is lényeges aláhúzni, hogy az SCM Megállapodás eleve megengedi a támogatásokat, ha azokat kutatások, fejlesztések elősegítésére szánják, vagy éppen hátrányos helyzetű régiók megsegítése a cél, vagy környezetvédelmi célokat szolgál a szubvenció.<sup>[15]</sup> A GATT-WTO elvi megközelítésében általánosan elfogadott az úgynevezett „születő félben” lévő ipar jogszerű állami támogatása (nascent industry), legalább is meghatározott ideig és feltételeken, vagyis addig az ideig, amíg az adott iparterület nem erősödik meg és válik a piaci verseny „teljes értékű” részvevőjévé.

## II. AZ EURÓPAI UNIÓ SZABÁLYOZÁSA

Az Európai Unió állami szubvenciókra vonatkozó szabályozása egyedülálló, és része az uniós versenyjognak. Ez olyan nemzetközi hatályú reguláció az állami támogatásokról, amely szupranacionális jelleggel bír. A Lisszaboni Reformszerződés lényegét illetően nem változtat az állami szubvencióra vonatkozó szabályozáson. Alapvetően az állami szubvenciók alkalmazását jogszerűnek minősíti, ha azok összhangba hozhatók a közös belső piaccal. Ugyanakkor hangsúlyozza, ha az adott szubvenció összhangban is van a közös belső piaci érdekekkel, akkor sem követhető el az alkalmazása során joggal való visszaélés.

Az Európai Unió működéséről szóló Szerződés (TFEU) 107. Cikk (1) bekezdése általános jelleggel leszögezi, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, hogy ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az uniós szabályozás már nem tartalmazza a szubvenciók „szektoriális” felosztását, de az állami támogatásoknak jogszerűen az Unió horizontális céljait kell szolgálniuk (pl. mikro, kis- és középvállalatok megsegítése, munkahelyteremtés, megújítható energiaforrások, környezetvédelem, olyan kontinentális jelentőségű projektek, mint a Nagy-Britannia és Franciaország közti csatornaalagút).

[13] SCM Megállapodás 6. Cikk 6.3. bekezdés.

[14] Wessing, 2010, 5.

[15] SCM Megállapodás 8. Cikk.

## 1. A WTO szabályai alapján tilalmazott szubvenciók

Az SCM Megállapodás 3. Cikk 3.1. pontja szerint az alábbi szubvenciók tilalmazottak: a) törvény szerint vagy ténylegesen az exportteljesítménytől függő támogatások, függetlenül attól, hogy ez az egyedüli feltétel-e vagy több feltétel egyike;<sup>[16]</sup> b) az importált termékekkel szemben hazai termékek felhasználásától függő támogatások, függetlenül attól, hogy ez egyetlen feltétel vagy több más feltétel közül csak egy.

Az exporttámogatások, illetve a helyi önkormányzati juttatások mindenképpen tiltott szubvenciók, hiszen ezek valóban kárt okozhatnak és hátrányosan érinthetik más WTO tagállamok kereskedelmi érdekeit.

Látható, hogy a támogatásnak szoros kapcsolatban kell állnia az exporttal ahhoz, hogy a tilalom rá kiterjeszhető legyen. A Canada-Autos ügyben<sup>[17]</sup> a Fellebbviteli Testület akkurátusan különbséget tett a de jure és a de facto szubvenciók között, hivatkozva elsősorban az adott intézkedés szó szerinti tartalmára: „Ilyen módon, ahhoz, hogy egy támogatás de jure export kontingens legyen, az alapul szolgáló jogi instrumentumnak nem feltétlenül kell kimondania expressis verbis, hogy a szubvenció csak akkor nyújtható, ha az export teljesítésére vonatkozó feltételeknek a kedvezményezett eleget tett. Ennek a feltételnek megléte kikövetkeztethető az adott intézkedést tartalmazó előírás szóhasználatából”, azaz indirekt módon, a rendelkezés szövegének értelmezésével is megállapítható az exportra vonatkozó feltételek teljesítésének követelménye.

A tényleges exportkontingensekre vonatkozó utalás kapcsán, a panel az Australia-Automotive Leather II.<sup>[18]</sup> ügyben mérvadó módon megállapította, hogy a szubvenció odaítélése, vagy a szubvenció fenntartása és az export teljesítmény között szoros összefüggés mutatható ki. A panel ehhez még hozzátette, hogy a szubvenciónak az exportteljesítmény előfeltételén kell nyugodni, hogy tényleges exportkontingensről lehessen szó.

## 2. A Boeing versus Airbus ügyben született paneljelentés

Az Airbus ügyben született végső paneljelentést az alábbiakban lehet összefoglalni. Az elsőfokú vitát lezáró paneljelentés részletekbe menően elemzi és értékeli azt a több mint 300 intézkedést, amelyek az USA állítása szerint az Airbus gyártása kapcsán állami szubvencióknak minősülnek. A panel az EU tagállamok által az Airbus előállítására alkalmazott támogatások közül, a gépek gyártásának megkezdéshez gyűjtött támogatások EU tagállami megfinanszírozását,

[16] Az SCM Megállapodás I. Melléklete részletes felsorolást tartalmaz az export szubvenciókról.

[17] Award of the Arbitrator, Canada - Certain Measures Affecting the Automotive Industry - Arbitration under Article 21.3 C of the DSU, WT/DS139/12, WT/DS142/12, 4 October 2000:X, 5079.

[18] Australia - Subsidies provided to producers and exporters of Automotive Leather, WT/DS 126/RW, 21. January 2000.

az USA által kifogásolt esetek mindegyikében úgynevezett *specifikus szubvenciónak* minősítette.<sup>[19]</sup> A panel azt is megállapította, hogy az USA kellőképpen igazolta azt az állítását, hogy a német, spanyol és brit, A 380-as óriásgépgyártásának megkezdéséhez nyújtott állami támogatások és tagállami finanszírozások olyan szubvencióknak tekintendők, amelyek tényleges exportteljesítményekhez vezethetnek. Ebből azt a jogi következtetést vonta le a testület, hogy ezek az intézkedések *tiltott exporttámogatásoknak* tekintendők.<sup>[20]</sup> Ezen túlmenően a panel azt is megállapította, hogy a fent említett támogatások nélkül az Airbus képtelen lett volna óriásgépgépjelét megalkotni és gyártásba vinni. Sőt éppen ezek a tagállami támogatások tették azt lehetővé, hogy az Airbus a Boeing rovására eladásokra tegyen szert, azaz az USA-ból származó óriásgépek európai közösségi piacokon, illetve harmadik államok piacain történő eladásait kiváltsa, illetve azokat akadályozza.

A WTO panel leszögezte, hogy az USA által kifogásolt tizenkét – az Európai Beruházási Bank által, különböző, az Airbus érdekeltségébe tartozó vállalkozásoknak – 1988 és 2002 között nyújtott hitel, szintén szubvenciónak tekintendő, de ezek egyikét sem lehet specifikusnak<sup>[21]</sup> minősíteni, így ezen hitelek vonatkozásában elutasította az USA panaszát és azt a továbbiakban nem tette vizsgálat tárgyává.

[19] Megállapodás a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről

1. Cikk

A támogatás meghatározása

1.1. A jelen Megállapodás céljára támogatásnak minősül, ha

a) (1) a Tag területén a kormány vagy más állami szerv (a továbbiakban: kormány) pénzügyi támogatást folyósít, azaz, ha

(i) a kormány gyakorlatla magában foglalja a közvetlen transzfereket (például vissza nem térítendő támogatás, hitelek és tőkeinjekciók) a pénzeszközök vagy források potenciális közvetlen átadását (például hitelgaranciát),

(ii) a kormányt megillető jövedelmek elengedése vagy be nem szedése (például fiskális ösztönzők adókedvezmény formájában) következik be,

(iii) a kormány - az általános infrastruktúra biztosításán túl - árukat vagy szolgáltatásokat nyújt vagy vásárol,

(iv) a kormány pénzüsszegeket fizet valamely finanszírozási rendszerbe, vagy valamely magán-szervezetet bíz meg vagy utasít arra, hogy a fenti (i)-(iii) alpontokban illusztrált funkciók közül egyet vagy többet ellásson, ami rendszerint a kormány feladata volna és ez a gyakorlat semmilyen valóságos értelemben nem különbözik a kormányok szokásos gyakorlatától; vagy

(2) a GATT 1994 XVI. Cikke értelmében a jövedelem- vagy ártámogatás bármelyik formája merül fel; és

b) ez által a kedvezményezett előnyhöz jut.

[20] A WTO Fellebbezési Testülete a *Canada - Aircraft* ügyben kifejtette hasonló szubvenciókkal kapcsolatosan, azok jogsértő volta azzal a feltétellel állapítható meg, hogy a támogatások következtében kimutatható export teljesítmény. Magyarán az állam által nyújtott támogatásnak szoros összefüggésben kell állnia a támogatott termék esetében kimutatható export eredményekkel. (Appellate Body Report, *Canada - Measures Affecting the Export of Civilian Aircraft*, WT/DS70/AB/R, adopted 20 August 1999, DSR 1999:III, 1377)

[21] Például az *USA vs. Offset Act (Byrd Amendment)* ügyben a WTO panel kifejtette: egy adott intézkedés akkor tekinthető kifogásolható támogatásnak, ha az egyrésztől specifikus jellegű, másrésztől az alkalmazása hátrányos következményekkel jár. (Appellate Body Report, *United States - Continued Dumping and Subsidy Offset Act of 2000*, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adopted 27 January 2003)

A panel azt is megállapította, hogy Németországban és Spanyolországban a kormány, illetve az önkormányzatok által, a gyártó és összeszerelő üzemek építéséhez nyújtott támogatások specifikus szubvenciók. Mégis itt megjegyzendő, hogy a panel azokhoz a beruházásokhoz nyújtott támogatásokat nem találta specifikusnak, amelyek általános jellegű infrastruktúrát javító, kiépítő beruházások voltak. Például Franciaországban egy repülőgépeket összeszerelő üzemhez (ZAC Aéroconstellation) vezető út kiépítése. Itt ugyanis az általános úthálózathoz való kapcsolódásról volt szó.<sup>[22]</sup>

Ami az Airbus eladási árpolitikáját illeti, a panel arra a következtetésre jutott, az Egyesült Államok ugyan igazolta, hogy a speciális szubvenciók miatt visszaesett az exportja az EU és harmadik országok piacain, és bizonyos esetekben az is kimutatható volt, hogy ezeken a piacokon nyomott árakkal és eladási veszteségekkel kellett számolnia, de azt nem tudta kétséget kizáróan bizonyítani, hogy az Airbus az említett piacokon jelentősen alákínált volna a Boeing óriásgépek áraihoz képest.<sup>[23]</sup> Így nem volt megállapítható, hogy az Airbus támogatására specifikus szubvenciókat alkalmaztak volna. Tehát az alkalmazott támogatásokat azért nem lehetett specifikusnak minősíteni, mert ezek nem eredményeztek jelentős pénzforgalmat a vállalatoknál, illetve nem használtak fel olyan nem piaci forrásokat, amelyek lehetővé tették volna, hogy az Airbus termékeinek árát jóval alacsonyabban állapíthassa meg, mint azt a szubvenciók nélkül tehetné.<sup>[24]</sup>

A panel az Airbus által alkalmazott szubvenciók és azok hatása közötti ok-okozati összefüggések kapcsán az alábbiakra mutatott rá:

- a termék gyártásának beindításához nyújtott támogatás vagy tagállami finanszírozás nagymértékben elősegíti annak lehetőségét, hogy a repülőgép gyártása nem piaci feltételek alapján valósuljon meg;
- az Airbus számára illetéknéppen fennállott a lehetőség, hogy óriásgépeit a fent említett támogatások igénybevételel dobja piacra;
- az összes speciális jellegű szubvenció teljes mértékben összefüggésbe hozható az Airbus termékeivel, különösen ezek piaci értékesítésével kapcsolatos következményekkel, azaz a Boeing piaci részesedésének elvesztésével.<sup>[25]</sup>

[22] Dispute Settlement: Dispute DS316 European Communities – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Summary of the dispute to date [www.wto.org](http://www.wto.org)

[23] Az *Indonesia - Autos* ügyben a WTO panel az SCM 5. cikk c) pontjának és 6. cikk c) pontjának súlyos megsértését állapította meg árálakínálás esetére, hangsúlyozván, hogy ennek jelentősnek, „komoly mértékűnek” kell lenni, annak ellenére, hogy mit jelent ez a jelentős mérték – ezt a jogszabály nem határozza meg (*Indonesia - Certain Measures Affecting the Automobile Industry - Arbitration under Article 21.3(c) of the DSU, WT/DS54/15, WT/DS55/14, WT/DS59/13, WT/DS64/12, 7 December 1998, DRS 1998:IX, 4029*).

[24] Wessing, 2010, 6.

[25] Dispute Settlement: Dispute DS316 European Communities – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Summary of the dispute to date [www.wto.org](http://www.wto.org)



Mindezekon túlmenően a panel arra a következtetésre jutott, hogy az Airbus képtelen lett volna a piacon értékesíteni óriásgépeit az EK és a német, francia, spanyol, brit kormányok által nyújtott specifikus szubvenciók nélkül. Ugyanakkor a panel nem tette magáévá azt az Egyesült Államok által sugalmazott álláspontot, hogy az Airbus az említett közösségi és tagállami támogatások nélkül egyáltalán nem tudott, illetve tudna működni, létezni. Pusztán arra utalt, hogy az óriásgép modelleket nem tudta volna e támogatások hiányában kifejleszteni és a piacon sikeresen eladni.<sup>[26]</sup>

### 3. A panel jelentésének és ajánlásainak összefoglalása

Összefoglalva a panel következtetéseit és ajánlásait, az alábbiak állapíthatók meg. Az Egyesült Államok hitelt érdemlően tudta bizonyítani, hogy az EU által alkalmazott speciális szubvenciók (i) visszavetették az USA óriásgépek exportját az Európa Unióba, (ii) továbbá visszavetették ugyanezen termékek Ausztráliába, Brazíliába, Kínába, Dél-Koreába, Mexikóba és Szingapúrba irányuló exportját, (iii) ugyancsak negatívan befolyásolta az amerikai óriásgépek kivitelét Indiába, (iv) az USA eladásainak az összes piacon bekövetkező jelentős csökkenése súlyosan érintette az Egyesült Államok érdekeit az SCM Megállapodás 5. Cikk (c) bekezdésében rögzítetteknek megfelelően. Ugyanakkor az Egyesült Államok nem tudta igazolni, hogy a specifikus szubvenciók (i) jelentős áraláknálást jelentettek volna, illetve (ii) nyomott árakat eredményeztek volna, vagy éppen (iii) felülszabott árak alkalmazását tették volna lehetővé. Ezen túlmenően a panel megállapította, hogy az USA azt sem tudta bizonyítani, hogy a szubvenciók alkalmazása által az Európai Közösség, illetve egyes EU tagállamok az Egyesült Államok hazai iparát fenyegették volna vagy súlyos hátrányt okoztak volna annak.<sup>[27]</sup>

A WTO panel ajánlotta, hogy az EU tagállamok mindazokat a szubvenciókat, amelyet a panel jogsértőnek minősített, haladéktalanul vonják vissza. Mindazokkal a szubvenciókkal kapcsolatosan, amelyek az USA érdekeit hátrányosan érintették, a panel ajánlotta az SCM Megállapodás 7.8. Cikke alapján, hogy az EU tagállamok mindazokkal a szubvenciókkal kapcsolatosan, amelyeknek káros hatása megállapítást nyert, megfelelő lépéseket tegyenek e káros hatások megszüntetésére, vagy vonják vissza azokat. A panel ugyanakkor tartózkodott attól, hogy konkrét javaslatokat tegyen ajánlásainak végrehajtására.<sup>[28]</sup>

[26] Dispute Settlement: Dispute DS316 European Communities – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Summary of the dispute to date [www.wto.org](http://www.wto.org)

[27] Dispute Settlement: Dispute DS316 European Communities – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Summary of the dispute to date [www.wto.org](http://www.wto.org).

[28] EC and Certain Member States – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Report of the Panel, WT/DS316/R, 30 June 2010 para 8.7 and 8.8

A panel döntése után a vitában álló felek győzelmi jelentéseket tettek. A szakértők viszont inkább a kompromisszumos megoldásokat emelték ki. Rámutattak arra, hogy ma már az óriásgépekhez kapcsolódó fejlesztések és a gyártás egyre növekvő mértékben olyan államokban valósul meg, amelyekre nézve a szubvenciókról szóló hatályos rendelkezéseket nem alkalmazzák. Maga a jogvita annyira szerteágazó és komplex – és mintegy 30 éve tart –, hogy nem csoda, ha újabb és újabb fordulatot vesz.<sup>[29]</sup>

David Gow amerikai közgazdász szerint ez a vita ilyen formán nehezen zárható le az érintett államok között, és egyébként is meglehetősen költségessé vált az idők folyamán. A leginkább azért veszélyes ez a helyzet, mert ha az USA és az EU nem tesznek pontot az óriásrepülők értékesítése kapcsán három évtizeddel ezelőtt kirobbant konfliktusuk végére, akkor könnyen lehet, hogy a jövőben más országokkal, illetve más országok között (Brazília, Oroszország, Kína) is állandóvá válik a kilátástalan és végtelen „pereskedés”, az általuk legyártott hasonló gépek szubvenciói miatt.<sup>[30]</sup> Be kell látni, hogy az óriásgépek összetett berendezések, bonyolult elektronikus rendszerrel ellátva. Valójában csúcstechnológiával ellátott járművek. Egy ilyen szofisztikált közlekedési eszköz aligha hozható létre az államok valamilyen szerepvállalása nélkül. Mindenki érdeke, hogy a vezető, fejlett ipari államok között fokozottabb tolerancia és együttműködés valósuljon meg e termékek előállításában.

#### 4. Fellebbviteli eljárás

Közvetlen a panel döntéseinek nyilvánosságra hozatala után az Európai Unió a WTO Fellebbviteli Testületéhez fordult. Különösképpen vitatta a panel kauzalitásra vonatkozó megállapításait. Az EU hangsúlyozta, hogy panel pusztán lehetségesnek tartotta, feltételezte (presumed), hogy az alkalmazott szubvenciók és az USA piacvesztése, eladásainak visszaesése között ok-okozati összefüggés áll fenn, ugyanakkor a panel ezt nem tudta hitelt érdemlően, tényekkel alátámasztani.

Az EU a Fellebbviteli Testülethez fordult. A Testület felülvizsgálati eljárása keretében különböző állásfoglalásokat alakított ki az első fokon eljáró panel megállapításaival kapcsolatban.<sup>[31]</sup> Ezekben az állásfoglalásokban a Fellebbviteli Testület részben fenntartotta és megerősítette a panel jogsértésekre vonatkozó megállapításait, de ezek mértékét alacsonyabbnak vélte, és az Európai Unió által alkalmazott *exporttámogatásokat* nem minősítette jogellenes exportszubvencióknak. Egyébként a döntés kihirdetése után mindkét fél saját győzelméről beszélt.

A Fellebbviteli Testület fenntartotta a panel megállapításait, hogy az EU és egyes tagállamainak kormányai által az Airbusnak nyújtott bizonyos szubven-

[29] J.Flottau und A. Hagelüken: Der dreißigjährige Handelskrieg, sueddeutsche.de 02.09.2009

[30] European Voice: Flight club, 8 July 2010, Volume 16 Number 27, p. 20

[31] Report of the Appellate Body on European Communities and Certain Member States – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, AB -2010 -1, WT/DS316/ AB /R, 18 May 2011

ciók valóban összeegyeztethetetlenek az SCM Megállapodás 5. cikk (c) pontjával, azaz ezek súlyos hátrányt jelentenek az Egyesült Államok érdekeire. Itt azokról a szubvenciókról van elsősorban szó, amelyeket a Franciaország, Németország, Spanyolország és az Egyesült Királyság nyújtott az Airbus különböző modelljeinek<sup>[32]</sup> kifejlesztésére, mint a termék gyártásának beindításához nyújtott támogatást vagy tagállami finanszírozást („Lunch aid” vagy „Member state financing”). Az erre nézve kidolgozott uniós keretprogramot ugyanis specifikusnak minősítette az SCM Megállapodás 2.1. Cikk (a) bekezdése értelemben: amennyiben a támogatást nyújtó hatóság, vagy az e hatóság működését meghatározó törvény kifejezetten a meghatározott vállalatokra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést, az ilyen támogatás egyedinek, specifikusnak minősül.

Hasonlóképpen megalapozottnak tartotta a panel elmarasztaló döntését a francia és német kormány által az Airbus konzorcium egyes vállalatainak jutott tőkeinjekciók vonatkozásában. Ezen túlmenően a Fellebbviteli Testület is jogellenes támogatásnak ítélte meg az EU egyes tagállamaiban alkalmazott infrastrukturális beruházásokat, főleg a repülőterek fejlesztésére vonatkozóan. Különösen az ok-okozati összefüggések igazolása jelentett nehézségeket a jogellenes finanszírozások megállapítására. Például míg egyértelműen megállapítható volt a kapcsolata egy hamburgi gyártóüzem (Mühlenberger Loch) és a brémai repülőtéren a kizárólagos használatot biztosító kifutópálya létesítésének támogatását illetően,<sup>[33]</sup> addig ugyanezt az összefüggést nem tudta a panel hihetővé tenni az Aéroconstellation Toulouse-ban lévő gyártóüzeme között. Itt jegyzendő meg, hogy az Aérospatiale, francia üzemnek nyújtott tőketámogatásokat a panel jogellenesnek, az SCM Megállapodás 1.1. Cikk (b) pontjába ütközőnek jelölt meg jelentésében, amit a Fellebbviteli Testület is jóváhagyólag megalapozottnak talált, azaz a támogatás kedvezményezettje jogosulatlan előnyhöz jutott a versenytársakkal szemben az állami szubvenció folytán.

A Fellebbviteli Testület a gyártás megindítására juttatott állami finanszírozások kapcsán foglalkozott az SCM Megállapodás 1.1. Cikk (b) bekezdés vonatkozó kérdésével. E szerint a Megállapodás alapján támogatásnak minősül, ha az adott állam területén a kormány vagy más állami szerv pénzügyi támogatást folyósít, azaz ha

- (i) a kormány gyakorlata magában foglalja a közvetlen transzfereket (például vissza nem térítendő támogatás, hitelek és tőkeinjekciók) a pénzeszközök vagy források potenciális közvetlen átadását (például hitelgaranciát);
- (ii) a kormányt megillető jövedelmek elengedése vagy be nem szedése (például fiskális ösztönzők adókedvezmény formájában) következik be;

[32] A 300, A 310, A 320, A 330/A 340, A 330-200, A 340-500/600, A 380 óriásgépek.

[33] A Fellebbviteli Testület hasonlóan helyben hagyta a panel döntését, amely a német tartományi kormányzat általi (Nordenham), és a spanyol kormány és spanyol regionális kormány általi (Andalucía y Castilla – La Mancha/Sevilla, La Rinconada, Toledo, Puerta Santa Maria, Puerta Real) juttatásokat vélte jogellenesnek.

(iii) a kormány – az általános infrastruktúra biztosításán túl – árukat vagy szolgáltatásokat nyújt vagy vásárol; (iv) a kormány pénzüsszegeket fizet valamely finanszírozási rendszerbe, vagy valamely magánszervezetet bíz meg vagy utasít arra, hogy a fenti (i)-(iii) alpontokban illusztrált funkciók közül egyet vagy többet ellásson, ami rendszerint a kormány feladata volna és ez a gyakorlat semmilyen valóságos értelemben nem különbözik a kormányok szokásos gyakorlatától; vagy a GATT 1994 XVI. Cikke értelmében a jövedelem- vagy ártámogatás bármelyik formája merül fel, és ez által a kedvezményezett előnyhöz jut.

A Fellebbviteli Testület szerint helytelenül foglalt állást a panel a „piacvesztés” kérdésében, pontosabban az SCM Megállapodás 6.3. Cikk a.) és b.) pontjaiban foglaltakat illetően.

Az állami támogatások kapcsán súlyos sérelem merülhet fel bármely esetben, amelyekre az alább felsoroltak egyike vagy közülük több vonatkozik: a) a támogatás hatása az, hogy valamely más állam hasonló termékének importját a támogatást nyújtó Tag piacáról kiszorítja vagy az ilyen importot akadályozza; b) a támogatás hatása az, hogy egy másik állam hasonló termékének exportját egy harmadik ország piacáról kiszorítja vagy az ilyen exportot akadályozza.

A panel adós maradt a „releváns árupiac” meghatározásával. Az USA ugyanis az adott piacról történő „kiszorításra” egy termék és egy piac esetére hivatkozott. Az óriásgép, mint egyes szubvencionált termék és ennek egy piacon történő „kiszorítása” kapcsán a panel nem tartotta szükségesnek a szubvencionált termék külön meghatározását. Ezt hiányolta és tartotta elégtelennek a Fellebbviteli Testület. Ugyanakkor megerősítette a panel megállapítását, hogy 2001–2006 között az Airbus gépek exportja valóban hátrányosan érintette az USA exportját Ausztráliában, Kínában és Dél-Koreában. Ebben a vonatkozásban tehát továbbra is fenntartotta, hogy az Európai Unió által a 2001–2006 közötti periódusban alkalmazott szubvenciók jogellenesek voltak.<sup>[34]</sup> Viszont hatályon kívül helyezte a panel megállapításait, amelyek a Boeing piacvesztését állapították meg Brazíliában, Mexikóban, Szingapúrban, Indiában és a Kínai Köztársaságban. Különböző okokra hivatkozva, egy sor uniós intézkedés vonatkozásában ugyancsak hatályon kívül helyezte a Fellebbviteli Testület a panel elmarasztaló megállapításait.<sup>[35]</sup>

[34] Továbbá a Fellebbviteli megerősítette a panel megállapítását, hogy az A320 (Air Asia, Air Berlin, Czech Airline, easy Jet), az A340 (Iberia, South African Airways, Thai Airways International) és az A380 (Emirates, Quantas, Singapore Airlines) óriásgépek eladására kifejtette kampány számára nyújtott szubvenciók valóban piaci veszteséget okoztak a Boeingnek.

[35] Az SCM Megállapodás 5. Cikk (c) bekezdésére hivatkozással megállapított, a Dessault Aviation cégbeni 45,76% érdekeltség Aérospatiale-nak történő jogellenes átutalása, 1998-ban; speciális célú berendezések a Mühlenberg Loch Hamburgban lévő ipari üzemének, Aéroconstellation ipartelep és ehhez csatlakozó berendezések (utak, parkolóhelyek, stb.) Toulouseban; a spanyol PROFIT program; a második, harmadik, negyedik, ötödik és hatodik EK Keretprogram alapján nyújtott támogatások, 1986–1993 között a francia kormány által nyújtott kutatás-fejlesztési juttatások; Luftfahrtforschungsprogramm I., II. és III. keretében biztosított támogatások Németországban; a bajor, brémai és hamburgi tartományi hatóságok által nyújtott támogatások; a brit kormány támogatásai (civil aircraft research and development and aeronautics research programmes).

A Fellebbviteli Testület nem értett egyet a panel megítélésével a Németország, Spanyolország és az Egyesült Királyság által az A 380-as gép fejlesztésére nyújtott támogatások vonatkozásában. A panel szerint ezek a támogatások az SCM Megállapodás 3.1. Cikk (a) pontjába és a 4. számú lábjegyzetbe foglaltakba ütköznek: e szerint tilalmazottak a jogszabályban előírt vagy ténylegesen az exportteljesítménytől függő támogatások, függetlenül attól, hogy az exportteljesítmény az egyedüli feltétel-e, vagy több feltétel közül az egyik. A Fellebbviteli Testület kevésnek találta a panel által felhozott bizonyítékokat annak igazolására, hogy egyértelműen megállapítható legyen, az említett támogatásokat a várható exportteljesítmények elérésének szándékával nyújtották volna. Következésképpen a Fellebbviteli Testület hatályon kívül helyezte a panel idevonatkozó megállapításait.

A Fellebbviteli Testület megerősítette a panel megállapítását arra nézve, hogy az USA nem kötelezhető arra, hogy bizonyítsa: az egyértelműen jogellenes szubvencióknál valóban az Airbus szubvencionálásáról van szó, ha a juttatást nem közvetlenül az Airbus Industrie konzorcium kapta, hanem egy gyártó cég, az Airbus SAS. Itt egyébként is *prima facie* megállapítható a kárt eredményező hátrányokozás, tehát szükségtelen az Európai Unión belüli viszonyok „felpe-res” általi bizonyítása. Az ilyen jellegű bizonyítási cselekmény szükségtelenül elnyújtaná a panel eljárást.

A Fellebbviteli Testület szerint az 1992-ben az USA és az EK között kötött megállapodás 4. Cikke nem tekinthető a szerződések jogáról szóló Bécsi Egyezmény<sup>[36]</sup> 31. Cikk (3) bekezdés c. pontja alapján nemzetközi közjogi szabálynak. Tehát a bilaterális megállapodás 4. Cikke nem része azoknak a tényezőknak, amelyek célja a releváns piac ismérveinek meghatározása.

Bizonyos esetekben a Fellebbviteli Testület úgy vélte, hogy a panel megállapításai az ún. projekt *specifikus kockázati prémiumok*<sup>[37]</sup> kapcsán nincsenek összhangban a WTO vitarendezési eljárási szabályival, hiszen az USA által jogellenesnek minősített ilyen juttatások vonatkozásában a panel nem volt képes tényszerű és objektív indoklást adni.<sup>[38]</sup> Következésképpen a panel idevonatkozó megállapításait a Fellebbviteli Testület hatályon kívül helyezte.<sup>[39]</sup> A projekt specifikus kockázati prémiumok kapcsán a Fellebbviteli Testület a panel megállapításainak több aspektusát nem tudta elfogadni, mivel azokat a panel nem kellően objektívnak értékelte.

[36] Kihirdette az 1987. évi 12. tvr.

[37] Kockázati prémium: várható többlethozam a kockázatos befektetés választásáért a kockázatmentessel szemben.

[38] DSU 11. Cikk.

[39] Panel's findings, in paragraphs 7.481 and 7.488 of the Panel Report, that the United States' proposed project-risk premium constituted the minimum project risk for the A300 and A310, the exterior upper boundary of the range of project risk for the A320, A330/A340, A330-200, and A340-500/600, and the internal upper boundary of the range of project risk for the A380.

Fellebbviteli Testület végezetül megerősítette a panelnek „a vita tárgyává tehető állami támogatások<sup>[40]</sup>” kapcsán tett észrevételeit, azaz, hogy ezek sértik az USA érdekeit. Ennek következtében az SCM Megállapodás 7. Cikk 8. pontjának megfelelően az Európai Unió köteles megfelelő intézkedéseket fogantatni a fent említett állami szubvenciók hátrányos hatásának megszüntetésére, tehát köteles a támogatásokat visszavonni.

### III. AZ EU TÁMADÁSBA LENDÜL

#### 1. Az EU által indított panel és fellebbviteli eljárások

2011. március 31-én az Európai Unió indított vizontcsapásul külön vitarendező eljárást a Boeingnek nyújtott állami támogatásokat kifogásolva. Az Európai Unió konzultációkat kezdeményezett az USA által alkalmazott tiltott és bizonyítás nélkül is jogellenesnek minősíthető állami szubvencióra vonatkozóan, amelyet az Egyesült Államok a Boeing részére nyújtott, a polgári légi forgalomban alkalmazott óriás-repülőgépek gyártásához. Az EU konkrétan is megnevezte ezeket, a szövetségi kormány és az államok kormányai által rendelkezésre bocsátott támogatásokat, mint például a Boeingnek juttatott adókedvezmények, K+F és infrastrukturális támogatások, amelyek a repülőgépek fejlesztéséhez, gyártásához és piaci értékesítéséhez biztosítottak előnyöket. Az Európai Unió szerint az USA kormánya által juttatott szubvenciókat a Boeingnek nem kellett visszafizetnie és teljesen összeegyeztethetetlenek voltak az 1992-ben a „nagy méretű polgári repülőgépek” kereskedelme kapcsán kötött kétoldalú megállapodással.

A WTO 2012. március 12 - én megerősítette, hogy a Boeing milliárdos nagyságrendű állami szubvencióban részesült az Egyesült Államokban.<sup>[41]</sup> A kérdéses támogatások nyújtása ellentétes a WTO szabályaival. A WTO Fellebbviteli Testülete visszautasította az USA fellebbezését és megállapította, hogy a szövetségi és az egyes államok 5 és 6 milliárd dollár WTO inkompatibilis támogatásban részesítették 1989 és 2006 között a Boeing órásgépeket gyártó vállalatot. Sőt a Fellebbviteli Testület továbbment az ügyben elsőfokon eljáró panel megállapításain és leszögezte, hogy a Wichita (Kansas állam) város általi szubvenciók szintén sértik a WTO szabályait.<sup>[42]</sup> Karel De Gucht, az Európai Bizottság kereskedelmi ügye-

[40] Actionable subsidy: minden olyan pénzbeli állami támogatás, juttatás, egyéb szubvenció, amelyet az egyik állam exportőre élvez, és amely az importáló állam által kifogásolható, ha az ennek az utóbbi ország hazai iparának kárt okoz. Akkor kifogásolható a fent említett állami támogatások, ha azok megsemmisítik vagy csorbítják más állam előnyeit, vagy fenyegetik, vagy súlyos kárt okoznak érdekeinek.

[41] WTO Press release: The EU and the WTO, Brüsszel, 2012.03.12.

[42] Itt jegyzendő meg, hogy Wichitában a Boeing az utóbbi időben komoly nehézségekkel küszködött és tervezte termelő üzemek bezárását, több mint 2000 munkás elbocsátását.

kért felelős biztosa kiemelte, hogy az EU hosszú idő óta hangoztatott állítás, hogy az Egyesült Államok a mai napig masszív, milliárdos szubvencióban részesíti az amerikai óriásgépek gyártását, - egyértelműen bizonyítást nyert. Az USA - nak most egyszer és mindenkorra be kell fejeznie ezt a jogsértő gyakorlatot.

A Fellebbviteli Testület megerősítette az elsőfokú eljárásban a panel által tett megállapításokat az alábbiak szerint:

A NASA 2,6 milliárd dollár kutatási és fejlesztési támogatása: ennek segítségével fejlesztette ki a Boeing az ún. „Dreamliner 787” típusú gépet. A WTO testülete szerint a NASA támogatása nélkül ennek a repülőgépnek a kifejlesztésére nem került volna sor. Jogi szempontból fontos aláhúzni, hogy az első fokon eljáró panel leszögezte, hogy a NASA támogatása specifikus támogatás volt, amely egyértelműen a gép kifejlesztésére és a meglévő típusok további jobbítására irányult. A támogatás egyébként megismételhető többször, így az összeg megtöbbszörözhető az idő előrehaladtával. A panel szerint ez olyan versenyelőnyt biztosított a Boeingnek a világpiacon, hogy ennek következtében az EU-t veszteség érte az A330 - as és A 350 - es géptípusok eladásakor és további exportpiacának elvesztésével fenyegetett, illetve az eladott termékek árát radikálisan csökkenteni kellett a szubvencionált Boeing gép piaci jelenléte miatt.

A USA védelmi minisztériuma 1,2 milliárd dollár kutatási és fejlesztési támogatása.

A „Foreign Sale Corporation” által biztosított export szubvenció 2,2 milliárd dollár értékben; és a Washington állam adókedvezményei 3,1 milliárd dollár értékben 2004 - től folyamatosan: ezek a szubvenciók lehetővé tették a Boeingnek, hogy „elhalásson” megrendeléseket az Airbus elől az „egyfolyósos” repülőgépek piacán (Boeing 737 vs. A320).

Wichita város 476 millió dollár értékben adott jogellenes szubvenció. Az előbbi pontban foglalt állami támogatás és a Wichita város által nyújtott támogatás magában is jogellenesnek minősíthető és szükségtelen a más támogatásokkal összefüggő kumulációs hatását vizsgálni, – szögezte le a Fellebbviteli Testület.

A Boeingnek biztosított támogatások a múltban és most is ún. nem visszatérítendő támogatások és szabad hozzáférést biztosítanak a kormány pénzforszásihoz. Ez különbözik az Airbus ügyben vizsgált szubvencióktól. Ezek ugyanis visszatérítendő támogatások voltak jobbára. Ezeket elvileg WTO kompatibilisnek minősítette a WTO vitamegoldó testületei, de az ezekben lévő, a többi kereskedelmi támogatásoktól eltérő szubvenciók elemét emelték ki, mint hatásában jogsértő támogatást.?

Az Európai Unió most elvárja az Egyesült Államoktól, hogy a Fellebbviteli Testület döntésével konform eljárást kövessen. Ennek keretében vonja vissza jogsértő támogatásait, illetve szüntesse meg ezek kereskedelemre káros hatásait.

A magyar Info Rádió szerint a „Kereskedelmi Világszervezet (WTO) fellebbviteli testülete úgy találta, hogy az amerikai Boeing az 1989-2006 időszakban 3-4 milliárd dollár értékű (?) illegális állami támogatáshoz juthatott kutatási ösztöndíjak, illetve helyi adócsökkentések révén – jelentette be Ron Kirk, az Egyesült Államok kereskedelmi képviselője a WTO-nál.

Kirk a WTO döntését ezzel együtt is „hatalmas győzelemként” értékelte az Airbus-szal folytatott versenyben, hiszen a szervezet egy másik döntésében – tavaly – azt találta, hogy az európai kormányok ennek többszörösével, mintegy 18 milliárd dollárral támogatták az Airbust. Az EU korábbi becslései szerint a vizsgált időszakban 19,1 milliárd dollár körül lehetett az amerikai illegális támogatás összege. Washington kész, hogy a WTO által kimutatott összes támogatási tétellel érdemben foglalkozzon – jelentette ki Kirk. Az Egyesült Államoknak fél éve van arra, hogy a WTO-döntésnek eleget tegyen, és megszüntesse az esetlegesen még fennálló illegális gyakorlatot.”<sup>[43]</sup>

## 2. Javaslatok a jogvitán kívüli megoldásra

Az Európai Uniónak, az ügyben érintett politikusai, mint Daniel Caspary, az Európai Parlament német képviselője javasolta az 1994-ben az óriásgépek tárgyában megkötött kétoldalú megállapodás újratárgyalását, különösen a repülőipart érintő állami támogatások új szabályainak rögzítésére vonatkozóan. Tekintettel az óriásgépek gyártásában egyre inkább jelentős konkurenciát jelentő vállalatokra, mint a kanadai Bombardier, illetve orosz és kínai üzemekre, célszerű lenne, ha a Boeing és az Airbus felhagyna egymás kölcsönös támadásával és a konzorciumok inkább újabb repülőket kifejlesztésére koncentrálnának. John Clancy, az EU kereskedelmi főbiztosának (Karel de Gucht) szóvivője szerint „csak magas politikai szintű tárgyalások vezethetnek igazi megoldáshoz”.

Érdemes megemlíteni Gary Clyde Hufbauer, légügyi szakértő javaslatát az óriásgépekre vonatkozó WTO vitarendezési eljárásokkal kapcsolatban. Hufbauer szerint ezek a viták végül sehova nem vezetnek. Az egyetlen kielégítő megoldás egy „tűzszüneti” jellegű WTO döntés lenne, amely lényegében legalizálná az eddig alkalmazott állami támogatásokat. Az államok önfegyelmezését kellene kombinálni egy olyan „béke záradékkal”, amely a szubvenciók alkalmazásának fegyelmezettebb rendjét teremtené meg. Az OECD export-hiteltámogatásokra vonatkozó tapasztalatai mutatják, hogy e téren minimum követelményeket kell rögzíteni, és ezeket reális időszakonként felülvizsgálni, továbbá adott esetben kellő büntetések kiszabni. Ehhez jönne még a fent említett „béke záradék”, amely legalizálná az eddig alkalmazott állami támogatásokat, elejét véve az ezekkel

[43] <http://inforadio.hu/hir/gazdasag/hir-486860>



kapcsolatos véget nem érő vádaskodásoknak, panaszoknak. Mindez a felek részéről megnyilvánuló nagyobb együttműködési készséghez vezetne. Intézményi oldalról nézve, célszerű lenne, a WTO égisze alatt, egy úgynevezett „repülőgép igazgatóságot” létesíteni, hasonlóképpen az OECD-ben működő exporthitel csoporthoz. Mindennek kapcsán a megkötendő paktum a következőket foglalná magába Hufbauer elképzelése szerint: (1) Megállapodást kell létrehozni az USA és az EU és más repülőgépgyártásban kiemelkedően érintett államok (Brazília, Kanada, Kína, Japán) között; (2) Notifikálni kell a WTO igazgatóságnak az államok által az óriásgépek előállításával kapcsolatosan javasolt, illetve alkalmazni kívánt szubvenciókat; (3) mindenfajta állami szubvenciót a felek által közösen elfogadott szigorú teszt alá kell vetni, figyelemmel a WTO jogszabályaira. A szubvenciókra vonatkozó diszciplínák képezik a felek megállapodásának kemény magját, hasonlóképpen az OECD-ben az export hitelekre alkalmazott ilyen jellegű intézkedésekhez. (4) A megállapodáson alapuló szabályok szerinti szubvenciók tárgyai lehetnek WTO ellenintézkedéseknek, ideértve a kötelező visszafizetések előírását. Mindazok a szubvenciók, amelyek notifikálását elmulasztják, egészen nyomon követhetők lesznek a végtermék óriásgépig (pl. A 380 vagy Boeing 787), és az összeszerelő cég lesz a céltáblája az ellenintézkedésnek. (5) A jogszerűen notifikált szubvenció, amely kevesebbre rúg, mint a közösen megállapított támogatási szintek, nem lehet majd a WTO vitarendezés tárgya, azaz nem „peresíthető” a WTO vitamegoldó rendszerében.

A fent említett jelentéseken, de büntetés kilátásba helyezésén, illetve előnyökön is alapuló szisztéma az óriásgépek piacára belépő új szereplőket (Kína, Japán, Oroszország) is arra készíti, hogy csatlakozzanak ehhez és működjenek együtt. Ezek az országok ilyen formán csak profitálhatnak a notifikációs rendszer működésén alapuló információcseréből. A javasoltak persze nem az utolsó állomást jelentenek az óriásgépek kereskedelmét érintő szubvenciók szabályozásában. Ám egy új megállapodás mindenképpen sokkal jobb megoldást és kiutat jelentene a már évtizedek óta tartó jogvitákból, amelyek egy szakadatlan kereskedelmi háborúhoz vezetnek csak a polgári repülő világkereskedelmében, ahol a „nagy légi csatában” végül mindenkit lelőnek majd.

## IRODALOM

- Dispute Settlement: Dispute DS316 és DS317  
United States – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft  
[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds317\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds317_e.htm)
- WN 2010.07.26 Network European Union appeals WTO Airbus panel ruling.  
Published in SUNS #6971 Thursday 22 July 2010
- EC and Certain Member States - Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Report of the Panel, WT/DS316/R, 2010.06.30.
- European Voice: Flight Club, Vol. 16, 27. szám, 2010.07.08.

- Flottau, J. - Hagelüken, A.: Der dreißigjährige Handelskrieg, *Süddeutsche Zeitung*, 02.09.2009
- Haak, A. - Brüggemann, Dr. M.: The WTO Airbus-Boeing Subsidies Conflict Overview on Latest Developments and Outlook, Berlin, 2010. október. <http://www.theworldlawgroup.com/files/file/docs/TW%20Boeing.pdf>
- Hufbauer, G. C.: Peterson Institute for International Economics, *Handelsblatt*, 2007.06.19.
- Schaus, M. - Kaczor, T.: Report on the statements of the European Union, the United States and the third parties, at the second hearing on European communities and certain Member States - Measures Affecting the Trade in large Civil Aircraft (AB - 2010 - 1/DS316). (WTO Doc.)
- Wessing, Taylor: The WTO Airbus-Boeing Subsidies Conflict by Andreas Haak and Dr. Michael Brüggemann, Berlin, October 2010, p. 2.
- White&Case, Brendan McGivern: WTO Panel report: EC - Large Civil Aircraft (Airbus) [http://www.whitecase.com/files/Publication/859f1c5d-8f7a-4419-a62b-b28561161272/Presentation/PublicationAttachment/e16093d5-9eb8-4306-9fcc-b6a2db20ac08/Article\\_WTO\\_Panel\\_Report\\_EC\\_Large\\_Civil\\_Aircraft.pdf](http://www.whitecase.com/files/Publication/859f1c5d-8f7a-4419-a62b-b28561161272/Presentation/PublicationAttachment/e16093d5-9eb8-4306-9fcc-b6a2db20ac08/Article_WTO_Panel_Report_EC_Large_Civil_Aircraft.pdf)