

Środa, 9 lipca 2008 r.

## Postępowania Airbus/Boeing

P6\_TA(2008)0353

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie postępowań przed Światową Organizacją Handlu między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi w sprawie domniemanych subwencji na rzecz Airbusa i Boeinga

(2009/C 294 E/07)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając spory w Światowej Organizacji Handlu (WTO) między Unią Europejską (UE) a Stanami Zjednoczonymi (USA) w sprawie domniemanych subwencji na rzecz Airbusa i Boeinga,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie transatlantyckich stosunków gospodarczych między UE i Stanami Zjednoczonymi <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając rezolucję Senatu USA (rezolucja nr 632) z dnia 8 grudnia 2006 r. wzywającą USA i UE do współpracy na rzecz wzmocnienia rynku transatlantyckiego,
  - uwzględniając szczyt UE-USA z dnia 30 kwietnia 2007 r.,
  - uwzględniając art. 108 ust. 5 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że docenia partnerstwo transatlantyckie między UE a USA oraz wspiera sprawiedliwą i wyważoną politykę handlową w ogólności,
- B. mając na uwadze, że w ciągu ostatnich dziesięciu lat odnotowano niespotykany okres integracji w zakresie transatlantyckich stosunków gospodarczych, przy czym inwestycje europejskie w USA stanowiły 75 % całkowitych amerykańskich wpływów inwestycyjnych w 2006 r., a inwestycje USA w Europie wzrosły do rekordowego poziomu 128 miliardów USD (128 000 000 000 USD), czyli 59 % całkowitych amerykańskich wpływów z tytułu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (FDI) w 2006 r.,
- C. mając na uwadze, że szczególnie istotne jest znaczenie przemysłu lotniczego dla zatrudnienia i tworzenia miejsc pracy, zwłaszcza w sektorach wymagających wysokich kwalifikacji, jak również w wielu innych dziedzinach przemysłu, dla rozwoju regionalnego oraz dla zaawansowanej transnarodowej współpracy przemysłowej,
- D. mając na uwadze, że w cywilnym przemyśle lotniczym zarówno Airbus, jak i Boeing posiadają obecnie zdolność projektowania i montażu dużych komercyjnych statków powietrznych, a utrzymanie wysokiego poziomu zdrowej konkurencji leży w interesie linii lotniczych i ich klientów,
- E. mając na uwadze, że w 1992 r. UE i USA podpisały dwustronne porozumienie w sprawie handlu dużymi cywilnymi statkami powietrznymi (porozumienie z 1992 r.), które stworzyło równe warunki działania, wraz z przepisami dotyczącymi rządowego wsparcia,
- F. mając na uwadze, że UE konsekwentnie przestrzegała ducha i litery porozumienia z 1992 r., systematycznie dostarczając na to konkretnych dowodów,
- G. mając na uwadze, że Stany Zjednoczone w dużym stopniu nie dopełniały swych zobowiązań wynikających z porozumienia z 1992 r., nie zgłaszając udzielanych Boeingowi subwencji, a także udzielając Boeingowi subwencji przekraczających uzgodnione limity oraz przyznając mu subwencje zabronione,
- H. mając na uwadze, że porozumienie z 1992 r. utrzymywało stabilność w sektorze do 2004 r., kiedy to Stany Zjednoczone jednostronnie stwierdziły, iż się zeń wycofują, i wniosły do WTO sprawę przeciwko UE, powołując się na europejskie zwrotne finansowanie, w pełni zgodne z porozumieniem z 1992 r., a podobne do finansowania udzielanego Boeingowi na rozwój i produkcję dużych części jego maszyny 787 w Japonii i innych krajach wspólnie ponoszących ryzyko,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 298 E z 8.12.2006, s. 235.

Środa, 9 lipca 2008 r.

- I. mając na uwadze, że mimo podejmowania przez UE licznych działań w dobrej wierze nie udało się dotąd przyjąć sprawiedliwej i wyważonej podstawy negocjowanego porozumienia,
  - J. mając na uwadze, że potwierdza wsparcie dla konsekwentnego otwarcia Komisji na znalezienie wyważonego negocjowanego rozwiązania bez żadnych warunków wstępnych,
  - K. mając na uwadze, że wyrównane i sprawiedliwe wsparcie rządowe dla zagadnień przestrzeni powietrznej po obu stronach Atlantyku zaowocowało badaniami i innowacjami, większym bezpieczeństwem, lepszymi efektami działalności środowiskowej oraz wzrostem wydajności w transporcie lotniczym,
  - L. mając na uwadze, że finansowanie na rzecz Airbusa przez państwa członkowskie jest ściśle ograniczone, podlega zwrotowi z odsetkami i najwyraźniej nie wpływa na zdolność Boeinga w zakresie konkurencyjności, gdyż Airbus zwrócił 40 % więcej środków, niż otrzymał od rządów państw członkowskich od 1992 r., i jak dotąd spłacił ponad 7 miliardów EUR,
  - M. mając na uwadze, że UE kwestionuje rozmaite zabronione i zaskarżalne amerykańskie federalne, stanowe i lokalne subsydia na korzyść Boeinga, wynoszące w sumie 23,7 miliarda USD, a przyznane w postaci bezzwrotnych subsydiów w okresie ostatnich dwóch dziesięcioleci i aż do roku 2024 r.,
  - N. mając na uwadze, że potwierdza swoje przekonanie co do znaczenia sprawiedliwej i otwartej konkurencji w przydzielaniu zamówień publicznych i pozytywnie ustosunkował się do udzielenia zamówienia zespołowi Northrop Grumman Corporation European Aeronautics Defence and Space Company (EADS) na program rekapitalizacji amerykańskiego tankowca powietrznego w oparciu o neutralne kryteria mające na celu wskazanie i przekazanie amerykańskim siłom powietrznym (USAF) najlepszego i najbardziej odpowiedniego sprzętu;
  - O. mając na uwadze, że odnotowuje jednak z głębokim zaniepokojeniem zdecydowane ataki ze strony Boeinga, zmierzające do przedstawienia operacji EADS i niektórych państw członkowskich jako zawodnych partnerów biznesowych w zakresie przestrzeni powietrznej oraz jako zagrożenia dla bezpieczeństwa w zakresie gotowości bojowej USA, który to przekaz nie przeszedł niezauważony w Europie;
  - P. mając na uwadze, że sprawozdanie Government Accountability Office podtrzymujące zaskarżenie przetargu przez Boeinga okazało się jedynie oceną procesu selekcyjnego, a nie zalet statku powietrznego i że potwierdza również swoje przekonanie, że w przypadku wszystkich ubiegających się o zamówienia należy chronić rzetelność procesu udzielania zamówień przez Departament Obrony USA, w tym dokonywania przeglądu Government Accountability Office;
1. kieruje następujące zalecenia do Komisji, działającej w imieniu UE na rzecz obrony interesów państw członkowskich oraz unijnego sektora przemysłowego dużych statków powietrznych:
    - a) Parlament wzywa państwa członkowskie i Komisję do zagwarantowania, aby wszelkie antykonkurencyjne działania w zakresie prawodawstwa lub polityki wykonawczej, które nieprawidłowo ograniczałyby zdolność przedsiębiorstw UE do konkurowania w programach cywilnych lub wojskowych, spotykały się z odpowiednią reakcją ze strony Wspólnoty i jej państw członkowskich;
    - b) Parlament w pełni wspiera obronę interesów UE w toczącej się przed WTO procedurze rozstrzygania sporów i wzywa Komisję do podejmowania dalszych działań w tym zakresie; wątpi jednak, aby orzeczenia WTO same w sobie przyniosły konieczne długoterminowe rozwiązanie, którego rynek potrzebuje jako podstawy przyszłej pokojowej i sprawiedliwej konkurencji w tym sektorze, a które mogłoby natomiast przynieść rozwiązanie negocjowane;
    - c) Parlament uważa, że punktem wyjścia wszelkich rozmów powinna być bezwarunkowa dyskusja na temat warunków negocjacji, stanowiąca dowód prawdziwego zamiaru obu stron osiągnięcia pragmatycznej równowagi między wsparciem cywilnym UE a amerykańskim systemem wojskowo-przemysłowym, określająca te aspekty rządowego zaangażowania, które faktycznie naruszają ustanowienie prawdziwie równych zasad działania;
  2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz prezydentowi i Kongresowi Stanów Zjednoczonych Ameryki.