

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Mezinárodní teritoriální studia

Anna Prokúpková

**NEKONEČNÁ BITVA: BOEING VS. AIRBUS
NA POLI SVĚTOVÉ OBCHODNÍ
ORGANIZACE**

The Endless Battle: Boeing vs. Airbus on the WTO Field

Bakalářská práce

Praha 2014

Autor práce: Anna Prokúpková

Vedoucí práce: Mgr. Tomáš Weiss, M.A., Ph.D.

Rok obhajoby: 2014

BIBLIOGRAFICKÝ ZÁZNAM

PROKŮPKOVÁ, Anna. *Nekonečná bitva: Boeing vs. Airbus na poli Světové obchodní organizace*. Praha, 2014. 35 s. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Mezinárodní teritoriální studia. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Tomáš Weiss, M.A., Ph.D.

Abstrakt

Bakalářská práce pojednává o obchodním sporu mezi evropskou společností Airbus S.A.S. a americkou firmou Boeing. Zaměřuje na podstatu a průběh sporu, a jak řeší Světová obchodní organizace (WTO) konflikt mezi dvěma největšími rivaly na poli výroby letecké techniky. Hlavní podstatou sporu Boeingu a Airbusu jsou ilegální dotace, které oběma firmám poskytují jejich mateřské země. Práce se především zabývá otázkou, proč je konflikt ohledně státních dotací ze strany evropských vlád ve prospěch Airbusu a ze strany americké vlády ve prospěch Boeingu jedním z nejdéle trvajících obchodních sporů na poli WTO? První část práce se zabývá Světovou obchodní organizací a vysvětluje, jak funguje mechanismus pro řešení sporů WTO. Zároveň představuje jednotlivé fáze sporu Boeingu a Airbusu. Dále také objasňuje problematiku vládních subvencí v kontextu mezinárodního obchodního práva. Druhá část se zabývá třemi aspekty, které přímo zodpovídají výzkumnou otázku: významem průmyslu s velkými civilními letadly a významem obou firem (Boeingu a Airbusu) pro jejich mateřské země, charakterem hráčů (USA a EU) a jejich ekonomickou a politickou silou, a v neposlední řadě charakterem pole WTO a jeho potížemi s řešením takto zpolitizovaných procesů a sporů týkajících se vládních subvencí.

Klíčová slova

Airbus, Boeing, Světová obchodní organizace (WTO), Orgán pro řešení sporů (DSB), vládní dotace

Abstract

The bachelor's thesis deals with the trade dispute between the European consortium Airbus SAS and the American company Boeing. The research focuses on the substance and running process of the dispute and how the World Trade Organization (WTO) solves the conflict between two biggest rivals within the field of aircraft industry. Why is the conflict over state subsidies from European governments in behalf of Airbus and governmental subsidies from the United States for Boeing one of the longest-running trade disputes on the WTO field? The first part deals with the World Trade Organization and explains Dispute Settlement Mechanism of WTO. It also shows stages of the Boeing-Airbus dispute. Furthermore, it clarifies the issue of governmental subsidies within international business law. The second part deals with three aspects which directly answer the research question: the importance of civil large aircraft and both companies (Boeing and Airbus) for their parental countries (The United States and The EU members), characteristics of the players (the USA and the EU) and their economical and political power, and the characteristics of the WTO field and its struggling with resolving such politicized case and disputes over governmental subsidies.

Key words

Airbus, Boeing, World Trade Organisation (WTO), Dispute Settlement Body (DSB), governmental subsidies

Rozsah práce: 63 490 znaků

PROHLÁŠENÍ

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne

Anna Prokúpková

Poděkování

Chtěla bych tímto poděkovat vedoucímu své bakalářské práce Mgr. Tomáši Weissovi, M.A., Ph.D. za podnětné připomínky, konzultace a přístup, který zaujal k vedení mé práce.

INSTITUT MEZINÁRODNÍCH STUDIÍ
PROJEKT BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno:

Anna Prokúpková

E-mail:

Prokupkova.Ann@seznam.cz

Semestr:

LS

Akademický rok:

2013/2014

Název práce:

Nekonečná bitva: Boeing vs. Airbus na poli Světové obchodní organizace

Předpokládaný termín dokončení (semestr, školní rok):

LS 2014

Vedoucí bakalářského semináře:

Mgr. Karel Svoboda, Ph.D.

Vedoucí práce:

Mgr. Tomáš Weiss, M.A., Ph.D.

Zdůvodnění výběru tématu práce (5 řádek):

Téma soupeření výrobců letecké techniky v rámci duopolu Boeing-Airbus je jak jedním z největších a nejdelších sporů jak mezi transatlantickými partnery, Spojenými státy a Evropskou unií, tak na poli Světové mezinárodní organizace. Soupeření v podstatě začalo už s konsolidací Airbusu v 70. letech. K WTO byl případ předložen v roce 2004 a strany stále čekají na rozhodnutí panelů, které dohlížejí na zavedení nařízených opatření. Téma je tedy velice aktuální a je diskutované ve světových médiích. V českém prostředí téma není příliš rozšířené ani v oblasti akademické, ani v oblasti mediální.

Předpokládaný cíl (5 řádek):

Cílem práce bude zodpovědět výzkumnou otázku: Proč je spor duopolu Boeing-Airbus jedním z nejdéle trvajících sporů na poli WTO? Na tuto otázku bude práce odpovídat pomocí tří aspektů. Zaprvé z hlediska charakteristiky průmyslu s velkými civilními letadly a významu obou firem pro USA a EU. Druhým aspektem je charakteristika protistran, aneb ekonomický a politický význam Spojených států a členských států EU. Třetím aspektem je charakteristika prostředí, ve kterém se spor odehrává, tato kapitola se tedy zaměří na pole WTO.

Základní charakteristika tématu (10 řádek):

Společnosti Boeing a Airbus jsou dva největší světoví producenti letecké techniky a její největší exportéři. Až do 70. let 20. století měl Boeing v podstatě monopol na výrobu letecké techniky. Poté se na scéně začínal objevovat Airbus, podporovaný evropskými státy. Aby Airbus mohl konkurovat americkému Boeingu, evropské státy, konkrétně Německo, Francie, Španělsko a Velká Británie začaly své

společnosti poskytovat vládní subvence. Dotace na podporu leteckého průmyslu byly omezovány v několika smlouvách WTO. Nejdůležitější však byla bilaterální smlouva mezi USA a EU z roku 1992, která určovala limity pro povolenou podporu. Airbus pomocí zahajovací podpory od států EU získával stále větší podíl na trhu a v roce 2004 poprvé předehnal Boeing v počtu prodaných kusů velkých civilních letadel za rok. V tomto roce USA vypověděly smlouvu z roku 1992 a podaly stížnost na evropské státy u WTO kvůli porušování smluv o nepovolených dotacích. Členské státy EU odpověděly podáním stížnosti na USA ve stejný den. USA porušovaly ty samé smlouvy a ilegálně podporovaly Boeing nepřímo pomocí daňových úlev a smlouvami s vládními organizacemi. WTO řeší spor od roku 2004 do současnosti.

Předpokládaná struktura práce (10 řádek):

V úvodu bude vysvětlena důležitost partnerství USA a EU a zmíněno, že dochází i ke konfliktům, uvedu také spor o banány jako příklad. Zároveň bude uvedena problematika a kontext tématu, zhodnocena použitá literatura. V neposlední řadě odůvodním výběr práce, a uvedu její metodologii a strukturu. Práce bude mít 2 hlavní části. V té první se budu věnovat WTO, její legitimitě a funkcím, smlouvám o vládních subvencích v mezinárodním obchodním právu, a mechanismu řešení sporů. To bude přímo vztahované na stížnost ze strany USA a stížnost ze strany EU a jak probíhaly oba procesy sporu od počátečních konzultací po odvolání. Druhá část bude pomocí tří aspektů odpovídat na výzkumnou otázku. Do detailu tedy uvedu, jaký vliv má na délku sporu charakter průmyslu s velkými civilními letadly a význam Boeingu a Airbusu v mateřských zemích, charakter protistran a ekonomická a politická rovnost Spojených států a států Evropské unie. Třetím aspektem bude charakteristika prostředí Světové obchodní organizace.

Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů):

- Carbaugh, Robert J., and John Olienyk. "Boeing-Airbus Subsidy Dispute: A Sequel." *Global Economy Journal*. no. 2 (2004): 1 - 9.
- Çalışkan, Özgür. "An Analysis of the Airbus-Boeing Dispute From the Perspective of the WTO Process." *Ege Academic Review*. no. 4 (2010): 1129-1238.
- Hamilton, Charles A. The European Institute: Shaping European-American Cooperation in the 21st century, "Perspectives: Moving Beyond the Boeing-Airbus WTO Dispute."
- Jawara, Fatoumata, and Aileen Kwa. *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*. London: Zed Books Ltd, 2004.
- Kendler, Ron. "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft." *Boston College International and Comparative Law Review*. no. 1 (2012): 253 - 96.
- Kienstra, Jeffrey D. "Cleared For Landing: Airbus, Boeing, and the WTO Dispute over Subsidies to Large Civil Aircraft." *Northwestern Journal of International Law & Business*. no. 569 (2012): 569-606.
- Knorr, Andreas , and Rahel Schomaker. "Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute." *European State Aid Law Institute (EStAL)*. (2012): 585-99.
- Shaffer, Matthew. "Dispute Resolution in the WTO: Institutional Strength or Strategic Selection?." conference paper., University of South Carolina, 2010.
- Shimada, Stephen. *EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing*. PhD diss., The

University of Warwick, 2012.

Podpis studenta a datum

Schváleno

Datum

Podpis

Vedoucí bakalářského semináře

Garant oboru

OBSAH

ÚVOD	2
1. SVĚTOVÁ OBCHODNÍ ORGANIZACE	6
1.1 VÝZNAM A FUNKCE WTO	6
1.2 REGULACE STÁTNÍCH DOTACÍ VE SMLOUVÁCH WTO A SMLOUVA O VELKÝCH CIVILNÍCH LETADLECH Z ROKU 1992	7
1.3 ŘEŠENÍ SPORŮ NA PŮDĚ WTO A PRŮBĚH KONFLIKTU BOEINGU A AIRBUSU	10
1.3.1 KONZULTACE	11
1.3.2 PANEL	12
1.3.3 ROZHODNUTÍ DSB	14
1.3.4 ODVOLACÍ ORGÁN	16
1.3.5 DOHLÍŽEJÍCÍ PANEL	18
2. ASPEKTY OVLIVŇUJÍCÍ DÉLKU SPORU BOEINGU A AIRBUSU	19
2.1 VÝZNAM PRŮMYSLU S VELKÝMI CIVILNÍMI LETADLY A DŮLEŽITOST OBOU SPOLEČNOSTÍ PRO MATEŘSKÉ STÁTY	20
2.1.1 PRŮMYSL S VELKÝMI CIVILNÍMI LETADLY	20
2.1.2 BOEING	21
2.1.3 AIRBUS	23
2.2 EKONOMICKO-POLITICKÝ VÝZNAM SPOJENÝCH STÁTŮ A ČLENŮ EVROPSKÉ UNIE	25
2.3 NESCHOPNOST WTO ŘEŠIT SPORY O VLÁDNÍCH DOTACÍCH	27
ZÁVĚR	30
SUMMARY	34
BIBLIOGRAFIE	36

ÚVOD

Transatlantický vztah neboli vztah mezi Evropskou unií a Spojenými státy americkými je největším obchodním vztahem na světě. Evropská unie vyváží nejvíce zboží do USA a zároveň největší procento evropského dovozu pochází právě ze Spojených států¹. Přestože Spojené státy nejvíce dovážejí z Čínské lidové republiky a své zboží vyvázejí na prvním místě do Kanady, Evropská unie v obou případech zaujímá druhé místo, a pokud se zaměříme na celkový objem obchodu, je pro USA největším obchodním partnerem². Vzájemný obchodní vztah obou stran se stále prohlubuje. V současnosti státy jednájí o TTIP (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*) za účelem více otevřeného vzájemného trhu. USA a EU se tak snaží překlenout obchodní překážky v otázce nejen tarifů, ale také například v oblasti technických regulací. Jedná se o největší současnou obchodní dohodu na světě. Cílem je ušetřit firmám ve Spojených státech a v Evropě miliony euro a vytvořit statisíce pracovních míst³.

Transatlantické obchodní partnerství s sebou přináší i časté konflikty, které musí obě strany řešit. Vzájemné obchodní spory jsou řešeny především na půdě Světové obchodní organizace (*World Trade Organization*, WTO), a to v souladu s pravidly stanovenými Orgánem pro řešení sporů (*Dispute Settlement Body*, DSB). Světová obchodní organizace vznikla jako nástupce Všeobecné dohody o clech a obchodu (*General Agreement on Tariffs and Trade*, GATT) po Uruguayském kole jednání mezi léty 1986 a 1994. Smlouva vzešla v platnost 1. ledna 1995 a WTO je jedinou organizací zabývající se globálními pravidly obchodu mezi státy. Organizace sídlí v Ženevě a má 159 členů, z nichž zhruba 80 % tvoří rozvojové státy.⁴ Mezi hlavní cíle patří větší otevřenost trhu a menší obchodní bariéry či zákaz diskriminace dovozu a upřednostňování konkrétních obchodních partnerů. Důležitá je dále předvídatelnost, transparentnost a stabilita obchodu, posílení konkurenceschopnosti a soutěživosti společností v členských státech, výhody a privilegia pro rozvíjející se státy a ochrana

¹ European Commission, "EU position in world trade." Last modified July 01, 2013.

<http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/>.

² U.S. Department of Commerce, Census Bureau, Foreign Trade Division, "Top U.S. Trade Partners."

http://trade.gov/mas/ian/build/groups/public/@tg_ian/documents/webcontent/tg_ian_003364.pdf.

³ European Commission, "Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)." Last modified February 07, 2014. <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/>

⁴ World Trade Organization, "Understanding the WTO: Who we are."

http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm.

životního prostředí. Hlavní funkcí je role fóra, na kterém státy předkládají a řeší své problémy a čelí sobě navzájem. Mezi další významné funkce patří administrativa mezinárodních obchodních smluv a řešení obchodních sporů mezi členy WTO.⁵

Několik vzájemných sporů mezi Evropskou unií a Spojenými státy už bylo na půdě WTO vyřešeno. Mezi ně patří například spor o banány, který byl v roce 2009 konečně po dvanáctiletém procesu vyřešen smlouvou, ve které se EU zavázala ke snížení tarifů pro americké firmy, které exportují banány z Latinské Ameriky.⁶ Celý spor trval dvacet let a již na tomto případě se ukázalo, že obchodní konflikty, ve který figurují silné strany, jako jsou Spojené státy a Evropská unie, nedokáže Světová obchodní organizace vyřešit v řádných termínech.

Bakalářská práce se zabývá jedním z nejdéle trvajících sporů mezi tradičními spojenci, Evropskou unií a Spojenými státy. Věnuje se konfliktu mezi předními výrobci letecké techniky, americkým Boeingem a evropským Airbusem. Neoficiálně konflikt začal již v sedmdesátých letech, kdy došlo ke vzniku evropského konsorcia Airbus, a kdy jeho letecká flotila začala být vyvíjena pomocí zahajovací podpory (*launch aid*) ze strany vlád Německa, Francie, Španělska a Spojeného království. Klíčovým problémem sporu se tak staly ilegální dotace ze strany evropských vlád. Spojené státy dlouho otálely s podáním oficiální stížnosti na členské státy Evropské unie a učinily tak až ve chvíli, kdy v roce 2004 Airbus získal většinový podíl na trhu s velkými civilními letadly. Tehdy Airbus poprvé v počtu prodaných kusů letadel za rok předstihl Boeing. Oficiální stížnost u WTO ze strany USA přišla 6. října 2004. V ten samý den státy EU odpověděly podáním stížnosti na Spojené státy, že poskytují ilegální dotace pro Boeing formou daňových úlev a smluv s vládními institucemi. Obě stížnosti byly řešeny na poli WTO pomocí mechanismu pro řešení sporů. Přestože byly oba případy ukončeny v roce 2012 vyjádřením odvolacího orgánu, spor není ani zdaleka u konce. Obě strany čekají na vyjádření dohlížejících panelů, které kontrolují protistranu, zda zavedla opatření vyhovující rozhodnutí Orgánu pro řešení sporů. Konec celého konfliktu je zatím v nedohlednu a lze k němu dojít pouze nalezením nové dohody, která bude určovat limity pro vládní dotace v letadlovém průmyslu.

⁵ ibid.

⁶ European Commission, "The Banana Case: Background and History, " Last modified July 05, 2000. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2003/december/tradoc_114950.pdf.

Cílem práce je zodpovědět otázku, proč je spor Boeing vs. Airbus jedním z nejdéle trvajících konfliktů řešených na půdě WTO. Bakalářská práce na otázku odpovídá pomocí tří vybraných aspektů. Prvním aspektem je charakter průmyslu, o který se spor vede neboli význam průmyslu s velkými civilními letadly pro obě strany, tedy pro Spojené státy i státy Evropské unie. Druhým aspektem je charakter samotného sporu neboli charakter protistran, které v konfliktu stojí naproti sobě. USA i EU jsou velmi silnými a ekonomicky i politicky sobě rovnými hráči. Ani jedna strana tedy ve sporu nemá výhodu ekonomické či politické nadřazenosti, a proto ani jedna strana není ochotna ustoupit ve prospěch strany druhé. Třetím aspektem je charakteristika prostředí, ve kterém se konflikt odehrává, tedy pole Světové obchodní organizace a její mechanismus řešení sporů, který se v tomto případě jeví jako nedostatečný.

Práce je rozdělena na dvě základní části. První část analyzuje legitimitu a funkce Světové obchodní organizace, uvádí problematiku vládních dotací v kontextu mezinárodních obchodních smluv a vysvětluje fungování mechanismu pro řešení sporů WTO. Jednotlivé fáze tohoto procesu dále vztahuje na konkrétní fáze sporu Boeingu a Airbusu, a to jak v případě stížnosti Spojených států, tak u stížnosti členských států EU. Druhá část odpovídá na výzkumnou otázku a do detailu rozebírá jednotlivé aspekty. Konkrétně se jedná o důležitost průmyslu s velkými civilními letadly a význam společností Boeing a Airbus pro jejich mateřské země. Dále se jedná o ekonomickou a politickou rovnováhu mezi oběma stranami (USA a EU). V neposlední řadě analyzuje prostředí WTO a její schopnost řešit tento konflikt. V závěru shrnuji celé téma, odpovídám na výzkumnou otázku a odkazuji na diskuzi ohledně budoucího řešení konfliktu o vládních dotacích pro Boeing a Airbus.

Dané téma jsem zvolila z důvodu důležitosti transatlantického vztahu mezi Spojenými státy a Evropskou unií, a také kvůli důležitosti obou firem, Boeingu a Airbusu, pro obě země. Jedná se o jeden z největších konfliktů mezi tradičními partnery a transatlantický vztah je důležitý ve všech aspektech globální ekonomiky a politiky. Dosavadní zpracování tohoto tématu v české literatuře chybí a rozhodně si zaslouží větší pozornost. Anglicko-jazyčné zdroje se tématu věnují ve větší míře, avšak naprostá většina studií analyzuje duopol Boeing-Airbus z ekonomického hlediska a zabývá se především dopady většinového podílu Airbusu na trhu od roku 2004 nebo dopadem ilegálních dotací pro Airbus na ekonomiku Spojených států. Jiné studie se v kontextu

sporů Boeing vs. Airbus snaží ukázat nutnost reformy mechanismu pro řešení sporů WTO. Proto jsem se rozhodla pro ucelení tématu, pro odkrytí roviny politické a analýzu konfliktu v kontextu Světové obchodní organizace. Zaměřila jsem se tak především na důvody neúspěchu jednání na poli WTO.

Bakalářská práce vychází výhradně z anglicky psaných zdrojů. Pro větší přehlednost hodnotím literaturu ve vztahu k jednotlivým částem a kapitolám. První kapitola týkající se legitimacy a funkcí WTO vychází především z knihy autorek Fatoumata Jawara a Aileen Kwa s názvem *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*.⁷ Jak už vyplývá z názvu, tato kniha polemizuje především nad reálným konáním WTO. Kniha velice přesvědčivě ukazuje nedostatky Organizace například v přístupu k rozvojovým státům či kritizuje diskrétnost jednání jednotlivých orgánů. Druhá kapitola je kombinací dat z oficiálních stránek Světové obchodní organizace a studií, které analyzují otázku ilegálních vládních subvencí. Jako stěžejní lze uvést práci Rona Kendlera s názvem *Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft*⁸, která přehledně vysvětluje problematiku ilegálních vládních subvencí a kořeny tohoto sporu nejen na poli WTO ale i GATT. Třetí kapitola vychází především z oficiálních webových stránek WTO, které vysvětlují nejen mechanismus řešení sporů, ale také uvádí, jak probíhaly procesy v případě obou stížností konfliktu Boeing vs. Airbus. Klíčová pro tuto sekci byla také právní analýza sporu od Jennifer M. Smith z právní agentury *Stewart & Stewart*.⁹

Druhá část práce je rozdělena na tři kapitoly. První kapitola druhé části vychází především z ekonomických analýz (například společnosti Market Line) a z oficiálních dat nashromážděných na stránkách Airbusu a Boeingu. Shromážděné informace podporují tvrzení o důležitosti průmyslu s civilními letadly pro Spojené státy a státy Evropské unie. Druhá a třetí kapitola je kombinací několika studií a analýz. Jako nejpřínosnější lze uvést článek Andrease Knorra, Jörga Bellmanna a Rahel Schomaker

⁷ Jawara, Fatoumata, and Aileen Kwa. *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*. London: Zed Books Ltd, 2004.

⁸ Kendler, Ron. "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft." *Boston College International and Comparative Law Review*. no. 1 (2012): 253 - 96.

⁹ Smith, Jennifer M. Stewart and Stewart, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute." Last modified October 12, 2012.
<http://www.stewartlaw.com/article/ViewArticle/606>.

s názvem *Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute*¹⁰, který velice jasně vysvětluje problém ilegálních státních dotací a ukazuje neschopnost WTO v řešení těchto sporů. Dále je nutno zmínit důležitost disertační práce Stephena Shimady z university ve Warwicku. Jeho práce s názvem *EU-US Airplane Subsidy Dispute: Airbus vs. Boeing*¹¹ je naprosto vyčerpávající analýzou celé situace od roku 2004, která se zaměřuje především na vztahy mezi státy (EU a USA) a klíčovými společnostmi (Airbus a Boeing).

1. SVĚTOVÁ OBCHODNÍ ORGANIZACE

1.1 VÝZNAM A FUNKCE WTO

Důležitost WTO a její legitimita je závislá nejen na její široké členské základně, ale také na existenci sankčního systému, který napomáhá vymahatelnosti smluvních závazků a požadavků. V praxi je tak požadavkům WTO dávána přednost před nároky jiných organizací, které tento systém postrádají. Jedná se například o organizace zajišťující lidská práva či údržbu životního prostředí. Právě sankční systém se ale často ukazuje jako neefektivní a to nejvíce v případě rozvíjejících se států.¹² WTO svými požadavky přispívá ke snižování celních bariér mezi členskými státy a tlačí na státy, které chtějí vstoupit, aby reformovali svůj hospodářský systém. Hraje také významnou roli v globalizačním procesu. Každý členský stát má právo veta v otázce přistoupení nového člena. Toho často využívají silné vyspělé státy nejen v otázkách ekonomických, ale také politických. Jako příklad lze uvést neustálé veto ze strany USA na přistoupení Íránu.¹³ Přestože rozvíjející se státy mají určité výhody, jako například delší lhůty pro splnění požadavků WTO, velké a ekonomicky silné státy mají větší šanci prosadit své

¹⁰ Knorr, Andreas, Jörg Bellmann and Rahel Schomaker. "Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute." *European State Aid Law Institute (EStAL)*. (2012): 585-99.

¹¹ Shimada, Stephen. *EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing*. PhD diss., The University of Warwick, 2012.

¹² Fatoumata Jawara, and Aileen Kwa, *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*, (London: Zed Books Ltd, 2004), 4.

¹³ *ibid.*, 5.

požadavky. Často tak spoléhají spíše na svou moc než na pozici v konkrétním řešeném případě, což naopak legitimitu organizace snižuje.¹⁴

Mezi hlavní funkce Světové obchodní organizace patří administrativa mezinárodních obchodních smluv, poskytnutí fóra, na kterém mohou členské státy jednat, a v neposlední řadě řešení obchodních sporů mezi členy WTO.

Nejen samotný vstup do Světové obchodní organizace, ale také rozhodnutí států řešit spory na půdě WTO značí, že jsou státy ochotny se vzdát části své suverenity, aby zajistily férovou kooperaci a plynulost v zahraničním obchodu.¹⁵ WTO v případě sporu hraje roli soudce a obě protistrany jsou povinny vzít v úvahu její rozhodnutí. Členský stát podá stížnost u Organizace ve chvíli, kdy se cítí poškozen tím, že jiný člen porušuje smluvená obchodní pravidla WTO.

1.2 REGULACE STÁTNÍCH DOTACÍ VE SMLOUVÁCH WTO A SMLOUVA O VELKÝCH CIVILNÍCH LETADLECH Z ROKU 1992

Až do počátku 70. let 20. století, kdy se zkonsolidovalo evropské konsorcium Airbus, měl americký Boeing prakticky monopol na výrobu komerčních letadel. Poté, co Airbus začal přebírat zakázky na světových trzích a Boeingu pomalu rostla konkurence, začalo vedení Boeingu poukazovat na nespravedlivé dotace pro Airbus ze strany Evropského společenství (ES), a to především ze strany vlád Francie, Německa, Španělska a Spojeného království. V zájmu zachování spravedlivějšího a otevřenějšího obchodu, prostřednictvím GATT roku 1980 vzešla v platnost smlouva o obchodu s civilními letadly (*Plurilateral Agreement on Trade in Civil Aircraft*). Mezi signatáře patřilo 32 členů GATT a smlouva zaručovala snížení dovozních cel na civilní letadla a jejich součástky.¹⁶ Vládní dotace byly v dohodě označeny za legální a byla v ní napsána spíše doporučení, než nařízení. Dohoda zároveň postrádala existenci sankčního systému,

¹⁴ Lawrence D. Roberts, "Beyond Notions of Diplomacy and Legalism: Building a Just Mechanism for WTO Dispute Resolution," *American Business Law Journal*, 40 (2003): 538.

¹⁵ *ibid.*, 262.

¹⁶ World Trade Organization, "Plurilateral Agreement on Trade in Civil Aircraft." http://www.wto.org/english/tratop_e/civair_e/civair_e.htm.

a proto je její význam spíše symbolický.¹⁷ Společně s předchozí smlouvou byla sepsána i dohoda o vládních dotacích (*The Subsidies Code*), která se poprvé zabývala tímto tématem. Smlouva nařizovala, aby se signatáři vyhnuli dotacím, které by mohli poškodit ostatní členy. V případě, že je jiný stát zasažen, může buď uvalit vyrovnávací cla na dotované položky importované z daného státu, nebo může začít podporovat svůj průmysl stejným způsobem. Smlouva tedy nedokázala zamezit existenci ilegálních subvencí. Dohoda navíc postrádala definici dotace. Obě smlouvy z roku 1980 tak byly pro členské státy zklamáním, protože signatáři postrádali motivaci smlouvy dodržovat.¹⁸

Spojené státy byly stále nespokojeny s pokračující podporou evropských vlád pro Airbus a s evropským porušováním spravedlivé hospodářské soutěže. Na druhé straně se evropské státy obávaly výhod, které ve prospěch Boeingu poskytovala americká vláda. Konkrétně se jednalo o úlevy na daních, podporu výzkumu a vývoje a hlavně státní zakázky ze strany ministerstva obrany a NASA (*National Aeronautics and Space Administration*).¹⁹

Na konci 80. let začaly USA a evropské státy projednávat bilaterální dohodu o státních dotacích v leteckém průmyslu. V roce 1992 byla podepsána dohoda o velkých civilních letadlech (*EC-US Agreement on Large Civil Aircraft*), která omezovala přímou i nepřímou státní podporu výrobcům letecké techniky, donucovala k transparentnosti a zavazovala obě strany k předcházení obchodních sporů. Poprvé tak byly určeny kvantitativní limity na vládní dotace pro civilní letecký průmysl.²⁰ Evropy se týkaly především přímé dotace, které byly stanoveny na maximum 33 % celkových nákladů na nové letecké programy. V případě, že bude dotovaný výrobek úspěšný, musely být tyto půjčky včetně úroků splaceny do sedmnácti let. Nepřímé dotace, v podobě státních zakázek, byly omezeny na 3 % národního obratu v oblasti velkých civilních letadel. Tyto dotace nemusely být později splaceny. Doložka o transparentnosti zavazovala obě

¹⁷ Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft.", 267.

¹⁸ *ibid.*, 266 – 8.

¹⁹ Özgür Çalişkan, "An Analysis of the Airbus-Boeing Dispute From the Perspective of the WTO Process," *Ege Academic Review*, 10, no. 4 (2010): 1132.

²⁰ Andreas Knorr, Jörg Bellmann and Rahel Schomaker, "Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute," *European State Aid Law Institute (EStAL)*, 2 (2012): 595.

strany ke každoroční výměně informací o poskytnuté podpoře. Nepřímým důsledkem této smlouvy se stalo zvýšení cen civilních letadel.²¹

Zanedlouho poté byla v roce 1995 v rámci WTO podepsána Dohoda o subvencích a vyrovnávacích opatřeních (*Agreement on Subsidies and Countervailing Measures*, SCM Agreement), která určovala legitimitu a druhy státních dotací, podmínky pro vyrovnávací opatření a stanovila DSB jako rozhodující orgán v případě obchodního konfliktu.²² Jednalo se v podstatě o zdokonalenou verzi dohody o subvencích z roku 1980. SCM Agreement označuje dotaci jako finanční pomoc od státu nebo jakéhokoli veřejného orgánu, která členskému státu poskytuje výhodu na trhu. Musí se jednat o takzvanou specifickou dotaci konkrétnímu průmyslu, jako je například grant, půjčka, infuze či daňová úleva. Nelegální jsou dotace, které ovlivňují export (*export subsidies*) či upřednostňují domácí zboží před zbožím dovezeným (*local content subsidies*). Ilegální jsou také dotace, které způsobují nežádoucí důsledky pro protistranu, především pak újmu na zájmech jiného členského státu či škoda v domácím průmyslu. Dohoda naopak označuje subvence na výzkum a na zavedení environmentálních požadavků za legální. Podle smlouvy mohou být i některé výrobní subvence (*production subsidies*) považovány za zákonné. A to v případě, že nijak nepoškozují protistranu.

Po uzavření smlouvy v roce 1992, kdy měl Airbus přibližně 30 % podíl na trhu s velkými komerčními letadly, začal tento podíl stabilně růst a poprvé v roce 2003 se stal jedničkou v počtu prodaných kusů civilních letadel za rok. Spojené státy tak začaly zpochybňovat platnost dohody z roku 1992 a v roce 2004 začala nová jednání o přepracování původní bilaterální smlouvy. Jednání však selhala, USA smlouvu nadobro vypověděly a podaly stížnost u Světové obchodní organizace s tvrzením, že evropské vlády porušily pravidla a poskytly Airbusu nelegální dotace. Vypovězení smlouvy z roku 1992 se pro Boeing zdálo výhodnější, protože povolená hranice státních dotací povolovala vyšší hranici než smlouva WTO a Evropa tak měla těžší výchozí pozici pro svou obhajobu. Zároveň plánovaný vývoj modelu 787 Dreamliner porušoval dohodu a

²¹ Europa.eu: Press Release Database, "EU – US Agreement on Large Civil Aircraft 1992: key facts and figures." http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-232_en.htm?locale=en.

²² World Trade Organization, "Agreement on Subsidies and Countervailing Measures ("SCM Agreement")." http://www.wto.org/english/tratop_e/scm_e/subs_e.htm.

USA se tak ještě více hodilo její ukončení.²³ Členské státy EU obratem podaly u WTO stížnost, že Boeing obdržel nepovolené nepřímé dotace a porušil tak dohodu z roku 1995. Orgán pro řešení sporů tak vytvořil dva panely, první reagoval na stížnost USA ohledně nepovolených subvencí pro Airbus a druhý na stížnost EU ohledně nepřímé podpory skrze smlouvy s NASA, ministerstvem obrany a úlevy na daních.²⁴ Pro obě strany se tento spor stal klíčovým, jelikož ovlivňuje více než sto tisíc pracovních míst a průmysl s velkými civilními letadly má tržní hodnotu přes 3 biliony dolarů.

1.3 ŘEŠENÍ SPORŮ NA PŮDĚ WTO A PRŮBĚH KONFLIKTU BOEINGU A AIRBUSU

Mechanismus řešení sporů WTO byl formován spolu se samotnou organizací v uruguayském kole jednání a funguje od roku 1995. Oproti mechanismu GATT je současný systém přísnější, časově citlivější (dříve nebyly stanoveny pevné termíny) a více orientovaný na pravidla Organizace.²⁵ Proces řešení sporu se dá rozdělit na čtyři hlavní části: konzultace, panel, rozhodnutí Orgánu pro řešení sporů (*Dispute Settlement Body*, DSB) a odvolání u Odvolacího orgánu (*Appellate Body*).

Do procesu řešení konfliktu se mohou zapojit i takzvané třetí státy. Zpravidla se jedná o členy WTO, kteří mají své obchodní zájmy v oblasti prošetřované záležitosti. Tyto státy se mohou aktivně účastnit jednání v rámci procesu řešení sporu bez jakýchkoli nákladů na jeho vedení. Přítomnost třetích států pomáhá stabilitě při řešení konfliktu.²⁶ Třetí státy si tak zároveň zajišťují svou pozici v konečném řešení sporu, což na druhé straně komplikuje koncept výsledné smlouvy.

V praxi se zdá být systém řešení sporů nevýhodný především pro rozvíjející se státy. Pokud jsou ekonomické sankce uvaleny na rozvojové státy ze strany gigantů, jako jsou USA nebo EU, může dojít k poškození jejich ekonomiky, naopak sankce ze strany

²³ David Pritchard, and Alan MacPherson, "Industrial Subsidies and the Politics of World Trade: The Case of the Boeing 7e7," *The Industrial Geographer*, 1, no. 2 (2004): 57-73, <http://www.pravco.com/PDF/7e7.pdf>.

²⁴ Özgür Çalişkan, "An Analysis of the Airbus-Boeing Dispute From the Perspective of the WTO Process," *Ege Academic Review*, 10, no. 4 (2010): 1133.

²⁵ Ron Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft," *Boston College International and Comparative Law Review*, 35, no. 1 (2012): 260.

²⁶ Leslie Johns, and Krzysztof J. Pelc, "Overcrowding in WTO Dispute Settlement: Why Don't More Countries Join as Third Parties?." (working paper., Princeton University, 2012), 2. https://www.princeton.edu/politics/about/file-repository/public/Leslie_Johns_Paper.pdf.

rozvíjejících se států na státy vyspělé nemají téměř žádný efekt. Z tohoto důvodu se někdy rozvojové státy řešení skrze DSB vyhýbají. Navíc by v případě využití musely financovat náklady spojené s celým procesem.²⁷

Spory většinou vyhraje žalující strana. Statisticky se tak stalo v téměř 90 % případů.²⁸ Státy na straně obhajoby se tak většinou odvolají na rozhodnutí DSB. Je nepravděpodobné, že by odvolací orgán změnil rozhodnutí DSB a zvrátil výsledek procesu, avšak státy, které odvolání podají, doufají alespoň v dílčí úpravy v jejich prospěch. Mezi léty 1996 a 2012 bylo přijato 182 rozhodnutí DSB, z nichž 121 bylo v zápětí podáno k odvolacímu orgánu. V přibližně 70 % se tedy alespoň jedna z protistran na rozhodnutí DSB odvolala.²⁹

1.3.1 KONZULTACE

Mechanismus řešení sporů je nastaven tak, aby byl jeden případ řešen v maximální lhůtě dvanácti měsíců (v případě, že se státy neodvolají na rozhodnutí DSB). Poté, co je spor předán Světové obchodní organizaci, dá WTO nejprve prostor protistranám, aby vyřešily spor pomocí konzultací. Řešení konfliktu pomocí vzájemných konzultací je tedy prvotním cílem Organizace. Státy mají na jednání šedesátidenní limit.³⁰

1.3.1.1 STÍŽNOST USA

6. října 2004 podaly Spojené státy stížnost u WTO a vyžádaly si konzultace s vládami Německa, Francie, Španělska a Spojeného království ohledně nepovolených státních dotací pro Airbus. USA tak upozornily na porušování SCM Agreement a smlouvy GATT 1994. Konkrétně se jednalo o pět druhů státních dotací. Zaprvé o takzvanou zahajovací podporu (*launch aid*, LA) a státního financování vývoje a designu (*Member State Financing*, MSF) v hodnotě 15 miliard dolarů. Dále půjčky Evropské investiční banky (EIB) na design a vývoj v hodnotě přibližně 2,5 miliard USD. Další druhy dotací plynuly z infuzí a prominutí dluhů ze strany Německa a Francie v hodnotě

²⁷ Fatoumata Jawara, and Aileen Kwa, *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*, (London: Zed Books Ltd, 2004), 6 – 7.

²⁸ Matthew C. Turk, "Why Does the Complainant Always Win at the WTO?: A Reputation-Based Theory of Litigation at the World Trade Organization," *Northwestern Journal of International Law & Business*, 31, no. 385 (2011): 387.

²⁹ World Trade Organization, "Statistics." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/stats_e.htm.

³⁰ World Trade Organization, "Understanding the WTO: Settling Disputes: A Unique Contribution." http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/displ_e.htm.

kolem 5,9 miliard USD. Přibližně 1,7 miliardy dolarů dělaly podle USA ilegální granty od vlád již zmíněných evropských států. V neposlední řadě byly za ilegální dotace označeny půjčky na výzkum a technologický vývoj od států EU v hodnotě větší než 4 miliardy dolarů.³¹ Dotace sloužily především pro nový model A380, dále také pro A300, A320, A330 a A340. Subvence se pohybovaly mezi třiceti až sto procenty nákladů na vývoj. Nařčené dotace podle USA poškozovaly obchod Spojených států v průmyslu s velkými komerčními letadly.

1.3.1.2 STÍŽNOST STÁTŮ EU

Členské státy Evropské unie podaly stížnost u WTO a žádost o konzultace ve stejný den jako Spojené státy, tj. 6. října 2004. Obdobně tak státy upozornily na porušování smluv SCM Agreement a smlouvy GATT 1994. Jednalo se především o dotace pro Boeing 787 (7E7) Dreamliner, podporu výzkumu a vývoje pro NASA a ministerstvo obrany a nepřímé dotace z úlev na daních a veřejných zakázek státních institucí. Konkrétně se jednalo o 4,8 miliard dolarů plynoucích z výhod ze strany států Kansas, Washington a Illinois, téměř 17 miliard USD skrze smlouvy s NASA, ministerstvem obrany, ministerstvem obchodu a ministerstvem práce. V neposlední řadě se jednalo o subvence prostřednictvím úlev na exportních daních ze strany amerických systémů *Foreign Sales Corporation* (FSC) a *Extraterritorial Income* (ETI).³² Státy EU žalovaly USA za poskytnutí dotací v celkové výši 23,7 miliard dolarů od roku 1976.³³ Jmenované subvence byly označeny, že poškozují obchod Evropské unie.

1.3.2 PANEL

Pokud konzultace nepřinesou vyhovující řešení, žalující strana zažádá o vytvoření panelu, který případ do detailu analyzuje. Panel musí být jmenován do 45 dnů a skládá se z 3 až 5 expertů z různých států, kteří mají 6 měsíců na rozhodnutí (3 měsíce v případě vysoce naléhavých sporů a 9 měsíců v případě větší složitosti sporu). Více spolu souvisejících sporů může být řešeno jedním panelem. Všechna zasedání panelu jsou důvěrná. Před prvním slyšením je panelu písemně přednesen případ z obou stran a v jeho průběhu jsou pak všechny zaujaté strany (žalobce, obžalovaný a třetí strany, které

³¹ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute".

³² Systém FSC a ETI byly navrženy, aby pomohly americkým domácím firmám, které mají dceřiné společnosti v zahraničí k částečnému osvobození od korporálních daní, aby nedocházelo ke dvojitému zdanění v USA i zahraničí. V USA tyto systémy využívají všechny velké společnosti, včetně Boeingu.

³³ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute".

vyjádřily zájem) vyslyšeny. Na druhém zasedání panelu pak státy vyvracejí tvrzení protistrany. V případě, že spor obsahuje technické či vědecké záležitosti, může panel poté přejít ke konzultaci s odborníky. Panel poté vydá první pracovní verzi a obě strany mají dva týdny na vyjádření. Záhy je vydána závěrečná zpráva, která je po třech týdnech distribuována mezi ostatní členy WTO. Panel tak předá své rozhodnutí Orgánu pro řešení sporu, který pokud nemá námitky, toto rozhodnutí do šedesáti dní přijme za doporučené řešení.³⁴

1.3.2.1 STÍŽNOST USA (PANEL DS316 A DS347)

Po neúspěchu konzultací USA 31. 5. 2005 požádaly o vytvoření panelu, který nelegální subvence ze strany evropských států prošetří.³⁵ Panel (DS316) byl vytvořen o 2 měsíce později a řízení bylo zahájeno v září 2005. Mezi zástupce třetích stran se zařadila Čína, Japonsko, Jižní Korea, Austrálie, Brazílie a Kanada. Jedná se tedy o státy, které mají vlastní zájmy v oblasti průmyslu civilních letadel. V dubnu 2006 panel oznámil, že kvůli složitosti případu nebude moci své rozhodnutí dodat v řádném termínu. Zprvu se očekávalo, že panel oznámí své rozhodnutí v průběhu roku 2007, avšak z důvodu složitosti případu a množství finančních prostředků pro různé druhy dotací byl termín odložen ještě třikrát, tedy na rok 2010.³⁶

Po neúspěchu modelu Airbusu A380, který neuspěl oproti konkurenčnímu Boeingu 787 Dreamliner, začal Airbus vyvíjet řadu A350, která měla podchytit nedostatky předchozího modelu a přerušit tak praktický monopol Dreamlineru mezi extra velkými civilními letadly. Vývoj A350 však počítal s vládními dotacemi a tak 31. ledna 2006 podaly Spojené státy u WTO další stížnost. Opět se jednalo o porušení dohod SCM a GATT 1994 a o zahajovací dotace a financování skrze EIB. V dubnu 2006 USA požádaly o sestavení panelu (DS347), který se poprvé sešel v květnu včetně již zmíněných zástupců třetích stran. V říjnu 2006 však panel oznámil, že se Spojené

³⁴ Understanding the WTO: Settling Disputes: A Unique Contribution."

³⁵ World Trade Organization, "European Communities — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds316_e.htm.

³⁶ *ibid.*

státy rozhodly líčení pozastavit a panel byl bez jakéhokoli výsledku rozpuštěn v říjnu 2007.³⁷

1.3.2.2 STÍŽNOST STÁTŮ EU (PANEL DS317 A DS353)

Po neúspěchu konzultací evropské státy požádaly 31. května 2005 o vznik panelu (DS317). Panel se poprvé sešel v červenci a mezi státy třetí strany se od roku opět zařadila Čína, Japonsko, Jižní Korea, Austrálie, Brazílie a Kanada. Stejně jako u stížnosti ze strany USA nebyl panel schopný vyjádřit své rozhodnutí do 6 měsíců kvůli složitosti problému.³⁸

27. června 2005 podala EU další stížnost u WTO kvůli dotacím pro Boeing, které opět porušovaly SCM Agreement a GATT 1994. Hlavní pochybnosti byly ohledně financování modelu 787 Dreamliner, který byl financován jak federální vládou USA, tak jednotlivými státy federace. Dalším nařčeným sponzorem 787 bylo Japonsko, tradiční zákazník Boeingu a Itálie.³⁹ První schůzka panelu (DS353) se konala 17. února 2006, jíž se účastnily i již zmíněné třetí strany. Již tradičně bylo oznámeno, že panel nebude schopen vyjádřit své rozhodnutí do 6 měsíců z důvodu komplexnosti problému a termín byl odložen na červenec 2008. Datum bylo posunuto ještě třikrát a konečně v březnu 2011 bylo rozhodnutí panelu předáno členským státům Světové obchodní organizace.⁴⁰ Se vznikem tohoto panelu prakticky zanikl panel sporu DS317.

1.3.3 ROZHODNUTÍ DSB

Z původně čtyř stížností zůstaly dvě, nicméně konflikt se tímto o mnoho nezjednodušil. Vzhledem k velkému množství finančních prostředků a různých zdrojů, které byly uvedeny jako plátcí přímých či nepřímých dotací a vzhledem k neschopnosti obou stran nalézt společné řešení bylo jasné, že se spor potáhne dlouhou dobu a že Orgán pro řešení sporů WTO nebude schopný dodržet stanovené termíny.

³⁷ World Trade Organization, "European Communities and Certain Member States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Complaint)."

http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds347_e.htm.

³⁸ World Trade Organization, "United States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft."

http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds317_e.htm.

³⁹ Robert J. Carbaugh, and John Olienyk, "Boeing-Airbus Subsidy Dispute: A Sequel," *Global Economy Journal*, 4, no. 2 (2004): 6.

⁴⁰ World Trade Organization, "United States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft — Second Complaint." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds353_e.htm.

1.3.3.1 DS316

Světová obchodní organizace uznala žalobu Spojených států z roku 2004 a uvedla, že vlády Francie, Německa, Spojeného království a Španělska poskytly Airbusu nelegální dotace. Za ilegální subvence byla označena veškerá zahajovací podpora (LA), a financování vývoje a designu (MSF), bez kterých by Airbus nebyl schopen své modely vybudovat, a většina grantů poskytnutých na výstavbu infrastruktury a některé granty poskytnuté na výzkum a technický vývoj. Celková suma nelegálních dotací se pohybovala kolem 18 miliard USD.⁴¹ Tyto dotace byly označeny za specifické a exportní, tudíž se jednalo o porušení SCM Agreement. Obvinění z financování Airbusu skrze Evropskou investiční banku nebylo uznáno jako specifická datace, a tak byla zamítnuta jako ilegálnost. Stejně tak byly odmítnuty některé subvence pro model A350. Pokud by USA chtěla případ detailněji prošetřit, musel by být založen nový panel. Bylo uznáno, že vládní podpora způsobila nepříznivý dopad a finanční ztráty pro konkurenci, zejména na ztrátě podílu prodeje. Naopak byly zamítnuty ztráty v americkém domácím průmyslu. DSB doporučilo zrušení veškerých ilegálních podpor, a tím odstranění nežádoucích následků v neprospěch Boeingu. Nebyl však navržen jakýkoli plán, který by napomohl splnění požadovaného výsledku.⁴²

1.3.3.2 DS353

Panel rozhodl spor DS353 ve prospěch evropských států a označil výhody a daňové úlevy ze strany států Kansas, Washington a Illinois za ilegální specifické dotace. Mezi další nepřímou nežádoucí podporu zařadil i některé programy na výzkum a vývoj a smlouvy s NASA a ministerstvem obrany. Za ilegální byla označena i část dotací plynoucí z FSC a ETI, ty však byly z nápravného plánu odebrány z důvodu jejich předešlého zrušení. Naopak odmítl nelegálnost podpory ze strany ministerstva obchodu a práce. Celková výše ilegálních dotací byla vyčíslena na 5,3 miliard dolarů mezi léty 1986 a 2006.⁴³ Podobně jako u předchozího případu panel poukázal na negativní dopady, které subvence působily v neprospěch konkurence (například pokles ceny produktů či ztráty podílu prodeje). Orgán pro řešení sporů

⁴¹ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute."

⁴² Jeffrey D. Kienstra, "Cleared For Landing: Airbus, Boeing, and the WTO Dispute over Subsidies to Large Civil Aircraft," *Northwestern Journal of International Law & Business*, 32, no. 569 (2012): 594 – 5.

⁴³ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute."

Spojeným státům doporučil odstranění ilegálních dotací. Opět však opomenul návrh konkrétních kroků, díky kterým by bylo dosaženo požadovaného výsledku.⁴⁴

1.3.4 ODVOLACÍ ORGÁN

Obě strany se mohou proti rozhodnutí DSB odvolat.⁴⁵ Odvolací orgán má 7 stálých členů volených členy DSB. Tři ze členů vždy vyslechnou rozhodnutí a mají 60 dní na vyjádření (90 dní ve výjimečných případech). Odvolací orgán může potvrdit, změnit nebo vyvrátit rozhodnutí DSB. Nikdy však nemůže případ odročit. Orgán pro řešení sporů musí zprávu Odvolacího orgánu přijmout nebo odmítnout na konsenzuální základě odvolací zprávu do 30 dnů. Po konečném rozhodnutí musí poražený přijmout doporučená opatření, v opačném případě musí oponenta kompenzovat. Pokud tak neučiní do 20 dní, může žalobce požádat o udělení sankcí.⁴⁶ WTO tedy sankce neuděluje, pouze dává povolení vítězné straně na jejich zavedení.⁴⁷

1.3.4.1 DS316

Obě strany se proti rozhodnutí panelu odvolaly. Evropské státy popřely tvrzení, že svými dotacemi způsobily finanční ztráty Boeingu a odmítly jejich vliv na export. Samotnou existenci dotací však popřít nemohly, protože byla známým faktem. Spojené státy naopak protestovaly proti nedůkladnému prošetření případu zahajovací podpory u nového modelu A350. Odvolací orgán odmítl námitky USA a udělal menší úpravy ve prospěch Airbusu (například zrušil tvrzení, že subvence pro model A380 ovlivňovaly export). Většinou však Odvolací orgán podržel rozhodnutí DSB a doporučil státům EU, aby své dotace stáhly. Celková výše poskytnutých ilegálních dotací byla stanovena na 18 miliard dolarů.⁴⁸ Stát má na zavedení opatření nařízených od DSB 180 dní. Z oprávněných důvodů může být doba prodloužena. Světová obchodní organizace je v tomto ohledu velice flexibilní. V polovině prosince 2011 státy EU oznámily, že splnily požadované podmínky DSB, konkrétně, že zrušili všechny nelegální dotace, zajistily splacení půjček a ukončily smlouvy o financování Airbusu (*Member State*

⁴⁴ Kienstra, "Cleared For Landing: Airbus, Boeing, and the WTO Dispute over Subsidies to Large Civil Aircraft", 587 – 598.

⁴⁵ World Trade Organization, "Understanding the WTO: Settling Disputes: A Unique Contribution." http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/disp1_e.htm.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Stephen Shimada, *EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing*. (PhD diss., The University of Warwick, 2012), 174.

⁴⁸ *ibid.* 595.

Financing Agreements, MSF Agreements). USA označily tyto kroky za nedostatečné a požádaly WTO, aby zajistila další konzultace a zavedla protiopatření ve výši 7 až 10 miliard USD ročně formou pozastavení koncesí v rámci smluv GATT a GATS (*General Agreement on Trade in Services*). Tyto náhrady by měla platit i mateřská společnost EADS (*European Aeronautic Defence and Space Company*).⁴⁹

Pokud by se však Spojené státy rozhodly uvalit sankce, mohlo dojít k poškození amerického obchodu na evropském kontinentu a dobrého jména firmy Boeing. Mezi největší zákazníky společnosti patří British Airways a Američané tak nebyli ochotni podstoupit risk ztráty největšího evropského odběratele amerických civilních letadel.⁵⁰ Z tohoto důvodu také Spojené státy s oficiální stížností dlouho otálely a Evropané nabyli dojmu, že stížnost nepřijde vůbec. Dalším důvodem pro odkládání podání oficiální stížnosti byla důležitost vztahů s evropským partnerem, snaha udržet pevný svazek především v období vzrůstající politicko-ekonomické role rozvíjejících se států (především Číny) a obava z obchodní války. Když USA podaly případ k WTO, bylo to pro Airbus překvapením. Boeing však už nemohl dál tolerovat další ztráty na trhu s velkými civilními letadly ve prospěch Airbusu.⁵¹

1.3.4.2 DS353

Obě strany se opět proti výsledku odvolaly. USA (stejně jako státy EU v předchozím případě) odmítly uznat, že dotace způsobily negativní dopady na Airbus a protestovaly proti ilegálnosti daňových úlev a kontraktů s NASA a ministerstvem obrany. V podstatě tak odmítly uznat veškerá nařčení. Evropské státy poukazovaly na to, že DSB opomenulo negativní činky plynoucí z některých nepřímých dotací, konkrétně z převodu patentních práv a nákupu služeb u cizích firm. Odvolací orgán udělal jen minimální změny ve prospěch obou stran a doporučil USA, aby uposlechly nařízení panelu. Na konci března 2012 Spojené státy prohlásily, že učinily patřičné kroky a splnily tak nařízení DSB. Konkrétně se jednalo o upravení smluv s NASA a ministerstvem obrany, a o zrušení úlev na daních ze stran jmenovaných států. Státy EU shledaly opatření jako nedostatečná a požádaly WTO aby na USA uvalila protiopatření

⁴⁹ *ibid.*, 596 – 597.

⁵⁰ Shimada, "EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing", 178.

⁵¹ *Ibid.*, 183.

ve výši 12 miliard USD ročně. Dále prohlásily, že Spojené státy svými dotacemi způsobily škodu 45 miliard USA a požadovaly další jednání ohledně řešení konfliktu.⁵²

Američané i Evropané brali tento spor jako své vítězství. Státy EU byly spokojeny s tím, že DSB označila dotace ve prospěch modelu 787 Dreamliner za ilegální a USA viděly vítězství v porovnání velikosti nežádoucích subvencí. Zatímco v případě DS316 byly ilegální dotace uvedeny ve výši 18 miliard dolarů pro Airbus a ztráty Boeingu vyčísleny na 342 kusů letadel, v případě DS353 Spojené státy poskytly dotace pouze ve výši 3 až 4 miliardy USD a Airbus kvůli těmto dotacím utrpěl ztráty na prodeji přibližně 100 kusů.⁵³ Američané tak považují své dotace v porovnání s těmi evropskými za banální problém. Média na obou kontinentech tak interpretovala výsledek sporu po svém.

1.3.5 DOHLÍŽEJÍCÍ PANEL

Pokud mají protistrany odlišný názor, zda poražený po procesu zavedl příslušná nařízení DSB, může vítězná strana požádat WTO o vytvoření takzvaného dohlížejího panelu (*Compliance Panel*). Tento panel má za úkol dohlížet na zavedená opatření a podat zprávu, zda příslušný stát dostal svým závazkům. Standardně by se měl panel podat zprávu do devadesáti dní. Proti výsledku je možné se odvolat.⁵⁴

Spojené státy zažádaly o vznik dohlížejího panelu, který byl založen v dubnu 2012. Dohlížejí panel na žádost států Evropské unie byl založen o měsíc později. Ani jeden ze založených panelů však nebyl schopen doposud podat závěrečnou zprávu. Podle agentury *Reuters* se dá předpokládat, že se spor protáhne minimálně do roku 2017, kdy by měly dohlížejí panely předložit své vyjádření.⁵⁵

⁵² *ibid.*, 598 – 600.

⁵³ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute".

⁵⁴ World Trade Organization, "The process — Stages in a typical WTO dispute settlement case." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/disp_settlement_cbt_e/c6s7p2_e.htm.

⁵⁵ Reppert-Bismarck, Juliane von, and Barbara Lewis. "WTO Airbus, Boeing disputes: what next?." *Reuters*, May 21, 2011. <http://www.reuters.com/article/2011/05/31/uk-qa-wto-airbus-boeing-idUSLNE74U01H20110531>.

2. ASPEKTY OVLIVŇUJÍCÍ DÉLKU SPORU BOEIGU A AIRBUSU

Mechanismus řešení sporů WTO stanovuje maximální dobu řešení obchodního sporu mezi členy na 12 měsíců v případě, že státy nepodají odvolání proti rozhodnutí DSB. Případ Airbusu a Boeingu byl řešen Světovou obchodní organizací sedm let. Otázkou zůstává, proč je spor Boeing vs. Airbus jedním z nejdéle trvajících konfliktů řešených na půdě Světové obchodní organizace?

Důvodů může být několik. Následující kapitoly se zaměřují na tři klíčové aspekty, které představují hlavní důvody zdlouhavosti sporu Boeingu a Airbusu. Prvním aspektem je charakteristika sektoru, o kterém se ve sporu jedná. Průmysl s velkými civilními letadly je ekonomicky velice významný pro Spojené státy i členské státy EU. Z toho plyne velká ochota států podporovat tento průmysl z vládních zdrojů. Obě společnosti, tedy Boeing i Airbus zajišťují pro své státy velké finanční příjmy a jsou předními exportéry mateřských zemí.

Druhým důvodem pro vleklost procesu je charakteristika aktérů, tj. ekonomický a politický význam Spojených států a členů Evropské unie. Obě strany disponují finančními prostředky na dlouhý soudní proces a politicky se jedná o rovnocenné hráče. Obě strany byly také ochotny poskytnout velké množství různých finančních příjmů pro obě firmy. Všechny druhy dotací tak musely být prozkoumány zvlášť, což značně zpomalilo celý proces. Navíc byly zpočátku u Světové obchodní organizace podány čtyři stížnosti. Případ se tak stal složitějším než jiné spory, které byla WTO nucena řešit a panely nebyly schopny dodržet stanovené časové lhůty. Celý spor se ještě více protáhl z důvodu odvolání obou stran v obou případech.

Třetím aspektem je prostředí, ve kterém se spor odehrával. Světová obchodní organizace nemá dostatečnou zkušenost s řešením případů týkajících se nelegálních státních subvencí a odborníci tvrdí, že řešení tohoto problému sahá za rámec kompetencí Organizace.⁵⁶ Jediným precedentem konfliktu Boeingu a Airbusu je případ z roku 1996 mezi brazilským Emraerem a kanadským Bombarierem.

⁵⁶ Heymann, Eric. "Boeing Vs. Airbus: The Unwinnable WTO Dispute." *The Globalist*, sec. Globalist Perspective, June 26, 2007. <http://www.theglobalist.com/boeing-vs-airbus-unwinnable-wto-dispute>.

Přestože oficiálně je spor u konce, problém rozhodně není vyřešen. Obě strany se spolu budou potýkat tak dlouho, dokud nenaleznou dohodu, která by nahradila smlouvu o velkých civilních letadlech z roku 1992.

2.1 VÝZNAM PRŮMYSLU S VELKÝMI CIVILNÍMI LETADLY A DŮLEŽITOST OBOU SPOLEČNOSTÍ PRO MATEŘSKÉ STÁTY

2.1.1 PRŮMYSL S VELKÝMI CIVILNÍMI LETADLY

Mezi velká civilní letadla (*Large Civil Aircraft, CLA*) se řadí každé letadlo, které je schopné přepravit více než 100 cestujících. Od 90. let do současnosti tento průmysl v podstatě funguje na základě duopolu Airbus-Boeing. Průmysl LCA vydělává v průměru 100 miliard dolarů ročně a jeho celková cena je přibližně 3,2 bilionů dolarů.⁵⁷ Finančně je tedy průmysl s velkými civilními letadly pro zainteresované státy důležitý a jak Spojené státy, tak členské státy Evropské unie se snaží mít co největší podíl na jeho trhu. Jen ve Spojených státech se jedná o největší americký export a LCA má mezi zpracovatelským průmyslem nejvyšší aktivní obchodní bilanci. To znamená, že v průmyslu LCA Spojených států převažuje export nad importem a každoroční zisk se pohybuje kolem 47 miliard dolarů.⁵⁸ Zároveň poskytuje více pracovních pozic než kterýkoli jiný zpracovatelský průmysl.⁵⁹ Podobně je na tom Airbus v Evropě.

Je velice pravděpodobné, že konec duopolu Boeing-Airbus v oblasti menších letadel LCA (letadla se 100 až 150 sedadly) se blíží. Konkurenci mají v plánu vytvořit především brazilský Embraer, kanadský Bombardier a ruský Sukhoi. Podle ekonomů je velice obtížné vstoupit na trh s velkými civilními letadly. Generální ředitel Embraeru, Frederico Curado, vyjádřil obavy o vstupu společnosti na trh. Podle Curada jsou hlavními problémy velikost Boeingu a Airbusu, jejich široká škála produktů a průmyslová kapacita.⁶⁰ Boeing a Airbus totiž disponují dostatečným množstvím zdrojů

⁵⁷ Shimada, "EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing", 172.

⁵⁸ Select USA, "The Aerospace Industry in the United States." <http://selectusa.commerce.gov/industry-snapshots/aerospace-industry-united-states>.

⁵⁹ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute."

⁶⁰ Glennon J. Harrison, "Challenge to the Boeing-Airbus Duopoly in Civil Aircraft: Issues for Competitiveness." (working paper., Congressional Research Service, 2011), 25. <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41925.pdf>.

na to, aby zabraly celý trh s velkými civilními letadly. Obava potencionálních konkurentů tedy spočívá v možné odpovědi obou společností na ztrátu na trhu s LCA.

Ekonomové tvrdí, že aby se společnost na trhu s velkými civilními letadly udržela, jsou zapotřebí četné dotace.⁶¹ I přesto, že hlavním tématem sporu mezi Airbusem a Boeingem jsou právě ilegální státní subvence, vlády se jednoduše těchto návyků nevzdají. Hlavním důvodem je právě velikost tohoto průmyslu a jeho důležitost pro obě strany.

2.1.2 BOEING

Americká firma Boeing je největším světovým výrobcem letecké techniky. Společnost je prakticky rozdělena na tři hlavní odvětví. První se zabývá výrobou komerčních letadel (*Boeing Commercial Airplanes*) a ze tří oddělení je největší a ekonomicky nejvýnosnější (tvoří kolem 50 % příjmů společnosti).⁶² Druhé odvětví pokrývá obranou, vesmírnou a bezpečnostní složku (*Boeing Defence, Space & Security*, BDS). BDS patří k největším producentům zbrojní techniky na světě a podporuje programy vlády Spojených států. V oblasti vesmírného výzkumu podporuje Národní úřad pro letectví a kosmonautiku (*National Aeronautics and Space Administration*, NASA) a Mezinárodní vesmírnou stanici (*International Space Station*).⁶³ Třetím odvětvím je finanční oddělení (*Boeing Capital Corporation*, BCC), které se stará o financování projektů společnosti především v oblasti komerčních letadel a komunikačních satelitů.

Společnost Boeing, s hlavním sídlem v Chicagu, Illinois, vytváří více než 157 000 pracovních míst v padesáti státech USA. Boeing zároveň v roce 2013 zaplatil více než 48 miliard dolarů svým externím dodavatelům a podpořil tak více než 1,5 milionů pracovních míst napříč USA. Společnost tedy bezesporu hraje obrovskou roli na americkém pracovním trhu a snižuje míru nezaměstnanosti.⁶⁴

⁶¹Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft.", 262.

⁶² Wikinvest, "Boeing Company (BA)." [http://www.wikinvest.com/stock/Boeing_Company_\(BA\)](http://www.wikinvest.com/stock/Boeing_Company_(BA))

⁶³ Boeing, "About us: Boeing in Brief."

<http://www.boeing.com/boeing/companyoffices/aboutus/brief.page>.

⁶⁴ Boeing, "Government Operations." http://www.boeing.com/boeing/aboutus/govt_ops/bits.page.

Boeing je zároveň jednou z mála amerických společností, které mohou ovlivnit i makroekonomická data.⁶⁵ Společnost se v roce 2013 umístila v žebříčku Fortune Global 500 na 95. pozici mezi nejvýdělečnějšími světovými firmami.⁶⁶ V témže roce firma vydělala 86,6 miliard dolarů, z nichž hodnota čistého zisku byla 4,6 miliard USD.⁶⁷ Trendem posledních let je růst počtu dodaných komerčních letadel z 31,4 % světového podílu v roce 2008 na 43,4 % v roce 2013.⁶⁸ Poptávka po letecké technice by dle ekonomů měla stoupat až do roku 2016 a Boeing by tak měl i nadále zvyšovat své příjmy.⁶⁹ Předchozí data tak poukazují na důležitost společnosti pro americkou ekonomiku a světový trh.

Na druhou stranu je Boeing značně závislý na zakázkách vlády Spojených států a ukončování vládních programů vede k poklesu zisků v určitých odvětvích. Škrty vládního rozpočtu, především ty, týkající se výdajů na zbrojení a obranu se promítají na snížení vládních zakázek. Další nevýhodou je závislost společnosti na dodavatelích surových materiálů a dílčích součástek, která může vést ke zvýšení ceny konečného produktu. Největší hrozbou pro Boeing je ale konkurence. Ve výrobě komerčních tryskových letadel ze strany Airbusu a v oblasti obranných produktů jsou konkurencí především BAE Systems a EADS.⁷⁰

Tradice společnosti na rozdíl od Airbusu sahá až do roku 1916, kdy William E. Boeing založil společnost Pacific Aero Products Co., která byla o rok později přejmenována na Boeing Airplane Co. Prvním zákazníkem společnosti bylo za první světové války americké námořnictvo. Po skončení války byla společnost nucena diverzifikovat výrobu a v roce 1919 byl sestrojen první model, určený ke komerčnímu použití⁷¹ Za druhé světové války se výroba koncentrovala především na bombardéry a

⁶⁵ Business Insider, "Importance of Boeing." Last modified May 09, 2011.

<http://www.businessinsider.com/importance-of-boeing-2011-5>.

⁶⁶ CNN Money, "Fortune Global 500: Boeing."

<http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2013/snapshots/59.html>.

⁶⁷ CNN Money, "Boeing Co." <http://money.cnn.com/quote/quote.html?symb=BA>.

⁶⁸ Trefis, "Boeing (BA)."

<https://www.trefis.com/stock/BA/model/trefis?freeAccessToken=960731c7d80ab3d5e5bc9b35b7c150907ad78919>.

⁶⁹ Market Line, "Company Profile: The Boeing Company, SWOT Analyses."

<http://eds.a.ebscohost.com.ezproxy.is.cuni.cz/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=4daad7ea-bfe0-449d-ab9f-b72cf9101f39@sessionmgr4003&vid=6&hid=4213>. 4 – 6.

⁷⁰ Company Profile: The Boeing Company, SWOT Analyses, 9 – 11.

⁷¹ Boeing, "History: The Beginnings: 1903-1926, World War I."

<http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n004boe.page>.

po válce se výroba začala soustředit na velká dopravní letadla. Vůbec nejúspěšnějším a nejprodávanějším komerčním letadlem v historii se stal model 747. Pro armádu pak Boeing začal vyrábět raketové střely, a v 60. letech začala kooperace s NASA a výroba vesmírných systémů.⁷²

V druhé polovině 90. let a na počátku nového tisíciletí došlo k několika fúzím, které z Boeingu vytvořily v podstatě monopol na výrobu letecké techniky. K nejvýznamnější z nich patřilo sloučení s jedním z největších konkurentů McDonell Douglas Corp. v roce 1997.⁷³ Dnešním cílem společnosti je vyrábět stále větší dopravní letadla, především 747, 777 a nový 787 Dreamliner, který je v provozu od roku 2011.⁷⁴ Zároveň se společnost snaží o znovuzískání nejsilnější pozice na trhu s komerčními letadly a o navázání na svou dlouholetou tradici. Boeing je tedy pro Spojené státy důležitý nejen z pohledu finančních příjmů, ale je také důležitou součástí národní historie.

2.1.3 AIRBUS

Společnost Airbus S.A.S, evropské konsorcium, je jedním z největších výrobců letecké techniky na světě. V současné době je největším světovým producentem civilních dopravních letadel v počtu prodaných kusů za rok. Airbus je dceřinou společností *European Aeronautic Defence and Space Company* (EADS), která se s ročním příjmem 72,6 miliard dolarů za fiskální rok 2012/2013 umístila v žebříčku Fortune Global 500 mezi nejvýdělečnějšími světovými firmami na 114. místě⁷⁵ a poskytuje místo zhruba 140 400 zaměstnancům. EADS (Airbus Group) zahrnuje kromě výroby civilních letadel také produkci zbrojních a vesmírných systémů. Právě podpora a zázemí, které Airbusu nadřazená společnost EADS poskytuje, patří mezi přední výhody společnosti.

⁷² Boeing, "History: The Beginnings: 1927-1938, Breaking Up."

<http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n014boe.page>.

⁷³ Boeing, "History: Higher, Faster, Further: 1980-1996, Hughes Companies...Joining the Boeing Family." <http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n092hug.page>.

⁷⁴ Boeing, "History: Defining the Future of Flight 1997-present, Launching the Boeing 787 Dreamliner." <http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n099boe.page?>.

⁷⁵ CNN Money, "Fortune Global 500: EADS."

http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2013/full_list/.

Sídlo samotného Airbusu se nachází v Blagnac ve Francii a společnost zaměstnává více než 59 000 lidí. V roce 2013 činil příjem 26,4 miliard USD.⁷⁶ Uvedená data poukazují na důležitost Airbusu pro evropskou ekonomiku z hlediska příjmů i z hlediska boje s nezaměstnaností. V posledních letech lze vypočítat zvýšení zisků společnosti a větší poptávku po letecké technice. Tento vzestup je předpokládán až do roku 2016 a podle Market Forecast tak přispěje ještě k většímu růstu.⁷⁷ Kromě stabilního zázemí patří mezi největší přednosti společnosti stálá technologická inovace, kvalifikovaná pracovní síla, mezinárodně komponovaný management a možnost výcviku pracovníků pro zákazníky.⁷⁸ Mezi faktory, které naopak ohrožují budoucnost společnosti, můžeme zařadit vysokou konkurenci a to především ze strany Boeingu. Konkurence také ovlivňuje pokles cen produktů společnosti. Negativně může společnost zasáhnout také trvající euro-krize a menší podpora ze strany evropských vlád⁷⁹.

Airbus byl neformálně založen v roce 1967, kdy ministerští zástupci Francie, Německa a Británie dohodli na posílení evropské kooperace v oblasti letecké techniky za účelem ekonomického a technologického vzestupu. Bez společného úsilí by nebylo možné konkurovat americkým výrobkům, které v té době zabíraly 80 % světového trhu. V roce 1969 byl v Paříži představen první model Airbusu, A300⁸⁰. Oficiálně bylo Airbus Industrie založeno 18. prosince 1970 sloučením francouzského Aerospatiale a německého Deutsche Airbus. O rok později se připojila také španělská Construcciones Aeronáuticas SA (CASA). První poptávka přišla ze strany firem Air France, Lufthansa, Air Inter a British European Airways. Prvním mimoevropským zákazníkem se staly v roce 1974 Korean Airlines. Po proniknutí na asijský trh bylo vůbec největším úspěchem 70. let proniknutí na trh americký, a to smlouvou s Eastern Airlines z roku 1978.⁸¹ V červenci 2000 oficiálně vznikl Airbus S.A.S. (*Société par Actions Simplifiée*),

⁷⁶ EADS (Airbus Group), "EADS Reports Solid Half-Year (H1) Results, Reaffirms 2013 Guidance." http://www.airbus-group.com/airbusgroup/int/en/news/press.20130731_eads_h1.html.

⁷⁷ Market Line, "Company Profile: Airbus S.A.S., SWOT Analyses.", 6 – 7. http://content.ebscohost.com.ezproxy.is.cuni.cz/pdf29_30/pdf/2013/25YZ/01Dec13/93659582.pdf?T=P&P=AN&K=93659582&S=R&D=bth&EbscoContent=dGJyMNHr7ESeprA4y9fwOLCmr0yepNSr6m4SbaWxWXS&ContentCustomer=dGJyMPGnsEyur69RuePfgex44Dt6fIA.

⁷⁸ Shimada, "EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing", 60.

⁷⁹ *ibid.*, 7 – 8.

⁸⁰ Airbus, "Early Days (1967-1969)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/early-days-1967-1969/>.

⁸¹ Airbus, "Champagne...and Drought (1973-1977)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/champagneand-drought-1973-1977/>.

který je od roku 2006 plně vlastněn již zmíněnou společností EADS, která v tomto roce koupila 20 % podíl od britské firmy BAE Systems.⁸²

Mezníkem se pro společnost stal rok 2003, kdy Airbus zaznamenal 52 % podílu na trhu a předstihl Boeing v počtu kusů prodaných letadel za rok.⁸³ Prozatím nejúspěšnějším výrobkem se stal model A320, který se stal nejprodávanějším tryskovým dopravním letadlem v historii.⁸⁴ Pomocí zázemí EADS a podpory evropských vlád je Airbus v současné době největším výrobcem civilní letecké techniky a v posledním desetiletí vykazuje větší odbyt zboží než jeho největší konkurent, americký Boeing. Evropským státům se tedy podařilo dosáhnout počátečního cíle, tedy vytvořit konkurenci americkému leteckému průmyslu. Význam Airbusu tedy zasahuje nejen rovinu ekonomickou, ale pro členské státy EU má i psychologický význam.

2.2 EKONOMICKO-POLITICKÝ VÝZNAM SPOJENÝCH STÁTŮ A ČLENŮ EVROPSKÉ UNIE

Druhým, a neméně důležitým, aspektem délky sporu Boeingu a Airbusu je charakteristika protistran, které v tomto konfliktu figurují. Spojené státy americké a čtyři členové Evropské unie, tedy Německo, Francie, Španělsko a Spojené království, jsou jak ekonomicky tak politicky významnými světovými hráči. Jak již bylo uvedeno v kapitole o mechanismu řešení sporů Světové obchodní organizace, systém DSB je velice nevýhodný pro chudé, rozvíjející se státy. Rozvíjející se státy totiž nemají dostatek finančních prostředků na vedení dlouhého procesu. V konfliktu Boeing vs. Airbus ani jedna strana není ochotna ustoupit a oba hráči si uvědomují důležitost průmyslu s velkými civilními letadly pro své ekonomiky. Význam protistran je tedy v tomto sporu vyrovnaný a státy mají na vedení dlouhého procesu prostředky. To dokazuje i fakt, že USA ani členské státy EU neváhaly ani v jednom případě využít Odvolací orgán. Finanční náklady na prodloužení procesu tak nehrály roli a hlavní bylo

⁸² Shimada, "EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing", 59 – 60.

⁸³ Airbus, "Going Global (2001-2004)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/going-global-2001-2004/>.

⁸⁴ Airbus, "Fly-by-Wire (1980-1987)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/fly-by-wire-1980-1987/>.

odkrytí dalších informací o subvencích protistrany a naděje na alespoň částečné upuštění od ilegálnosti některých dotací.⁸⁵

Za neschopnost obou panelů (DS316 a DS353) podat vyjádření a příslušná doporučení Orgánu pro řešení sporů může především velké množství přímých i nepřímých dotací ze strany obou celků, tedy USA i členů EU. Právě z důvodu velkého množství finančních prostředků se případ stal pro oba panely příliš složitým a ani jeden z nich tak nebyl schopen dodržet stanovené termíny. Fakt, že se obě strany snaží co nejvíce možnými způsoby dotovat své průmysly s velkými civilními letadly opět dokazuje jejich uvědomění o důležitosti tohoto průmyslu.

Ve stížnosti ze strany USA musel panel DS316 důkladně prozkoumat 5 druhů vládních subvencí. Jednalo se o dotace ve formě zahajovací podpory a státního financování vývoje a designu, nelegálních grantů, a půjček na výzkum a technologický vývoj ze strany vlád Německa, Francie, Španělska a Spojeného království, dále infuzí a prominutí dluhů od německé a francouzské vlády. V neposlední řadě musely být prošetřeny nařčené subvence na design a vývoj v podobě půjček Evropské investiční banky.

Panel DS353, který se zabýval stížnostmi členských států EU, musel důkladně prošetřit dotace pro Boeing 787 Dreamliner. Jednalo se o nepřímé dotace skrze úlevy na daních ze strany států Washington, Kansas a Illinois, dále prostřednictvím zakázek ze strany NASA, ministerstva obrany, ministerstva obchodu a ministerstva práce Spojených států. Prošetřovány také byly úlevy na exportních daních ze strany FSC a ETI. V neposlední řadě se panel zabýval nepřímými dotacemi pro Boeing ze strany Japonska a Itálie.

Americké dotace vycházejí z takzvaného vojensko-průmyslového komplexu (*Military-Industrial Complex*, MIC). Jedná se o pomyslný trojúhelník mezi vládou, armádou a průmyslem, který byl představen v roce 1961 americkým prezidentem Dwightem D. Eisenhowerem. V praxi jsou tyto tři složky pevně propojeny skrze obchodní smlouvy, které zajišťují vybavení armády u amerických firem.⁸⁶

⁸⁵ Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft.", 287.

⁸⁶ *ibid.*, 265.

V případě Airbusu se naopak jedná o přímé dotace evropských států, které vycházejí z tradiční angažovanosti vlád v ekonomických záležitostech.

V případě Spojených států hraje v ochotě poskytnout dotace roli také ideologie politických stran. Republikánská strana se více přiklání k teorii *laissez-faire* a bývalý americký prezident George W. Bush nebyl ochoten ve větší míře přímo podporovat americké podniky ani v případě hrozícího bankrotu. Nakonec to byla jeho administrativa, která vypověděla smlouvu z roku 1992 a podala stížnost u WTO ve snaze zamezit negativním dopadům dotací evropských vlád na americký průmysl. Přestože pro jeho předchůdce Billa Clintona byla otázka evropských subvencí pro Airbus stěžejní, o podání oficiální stížnosti se neuvažovalo.⁸⁷ Navíc v té době měl Boeing stále převahu v počtu prodaných letadel za rok. Demokratičtí kandidáti byli naopak více připraveni chránit klíčové americké společnosti, a to především po pádu amerického automobilového průmyslu. Prezident Barack Obama tak připravil miliony dolarů na případnou záchranu dalších podniků, aby tak zajistil stabilní ekonomický růst USA. Na druhé straně, evropské vlády byly vždy ochotny chránit Airbus před ekonomickým úpadkem.⁸⁸

2.3 NESCHOPNOST WTO ŘEŠIT SPORY O VLÁDNÍCH DOTACÍCH

V podstatě jediným precedentem konfliktu Boeingu a Airbusu byl spor o regionální civilní letadla mezi brazilskou firmou Embraer a kanadským Bombardierem z roku 1996. WTO již v tomto případě ukázalo, že pokud jde o státní dotace, má velmi omezenou účinnost a postrádá efektivní donucovací mechanismus pro rozhodnutí DSB.⁸⁹ Kanadsko-brazilský spor se skládal ze dvou stížností. První ze strany Kanady, že Brazílie pomocí programu pro exportní financování (*Programme de Financiamento às Exportações*, PROEX) porušuje dohodu o subvencích GATT z roku 1994. Jako odpověď podala Brazílie v roce 1997 stížnost u WTO, že kanadská vláda a provincie financují Bombardier a podporují tak kanadský export. DSB v obou případech uznalo nelegálnost dotací a obě země se proti výsledku odvolaly. Odvolací orgán však u obou

⁸⁷ Shimada, "EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing", 187.

⁸⁸ *ibid.*, 175.

⁸⁹ Knorr, "Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute.", 595.

stížností potvrdil rozhodnutí DSB a státům bylo nařízeno stažení nežádoucích dotací do devadesáti dní. Přestože tak oba státy oficiálně učinily, ani jednomu se nezdálo opatření dostatečné a Brazílie i Kanada požádaly o vytvoření panelů, které budou dohlížet na dodržování dohody. V roce 2000 panel sledující situaci v Kanadě oznámil, že země částečně selhala ve stažení nelegálních subvencí. Brazílie v tomto ohledu selhala celkově. Oběma stranám bylo nakonec povoleno na sebe navzájem uvalit sankce. Ani jedna ze stran tak neučinila a státy nadále podporují svůj průmysl s civilními letadly. Stažení ilegálních dotací tak bylo na straně Brazílie i Kanady pouze částečné.⁹⁰

Jak případ Embraer vs. Bombardier, tak případ Boeing vs. Airbus vykazují společné rysy. V obou případech byl proces ukončen, ale problém nebyl efektivně vyřešen. Státy tak nadále podporují své firmy. Oba spory ukazují, že WTO nemá dostatečné prostředky na to, aby vynutilo nařízení DSB v oblasti státních subvencí.⁹¹ WTO není schopno řešit konflikty, které jsou takto politicky ovlivněny, a na kterých mají členské státy velký zájem z důvodu nepostradatelnosti pro jejich ekonomiku. Takto neúspěšně ukončené či nevyřešené konflikty zajišťují negativní reputaci WTO a snižují efektivitu Organizace.⁹²

Podle Charlese A. Hamiltona, obchodního konzultanta pro Airbus, mělo být Spojeným státům jasné, že Světová obchodní organizace nebude schopna spor vyřešit už předtím, než podaly stížnost. Upozornil také na apel WTO, aby státy zvážily podání stížnosti a následný proces DSB, zda se jim proces finančně a morálně vyplatí.⁹³ S každým neúspěšně vyřešeným sporem se Organizaci snižuje legitimita, na čemž ani USA ani členské státy EU nemají nejmenší zájem. Do budoucna bude však potřeba mechanismus řešení sporů WTO reformovat a proces rozšířit v zájmu efektivnějšího zpracování zdrojů.⁹⁴

⁹⁰ *ibid.*, 595 – 597.

⁹¹ *ibid.*, 599.

⁹² Matthew Shaffer., "Dispute Resolution in the WTO: Institutional Strength or Strategic Selection?." (conference paper, University of South Carolina, 2010), 6.

⁹³ Hamilton, Charles A. The European Institute: Shaping European-American Cooperation in the 21st century, "Perspectives: Moving Beyond the Boeing-Airbus WTO Dispute." Last modified December 2010. <http://www.europeaninstitute.org/EA-December-2010/moving-beyond-the-boeing-airbus-wto-dispute.html>.

⁹⁴ Smith, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute".

Rychlé řešení problémů podkopává především častý neúspěch konzultací. Státy, které podávají u WTO stížnost často nevěnují konzultacím potřebnou pozornost a už předem chtějí, aby byl založen panel, který o protistraně zprostředkuje více potřebných informací. Tyto informace, které jsou zveřejňovány na jednání panelů, mohou v některých případech pomoci stranám k vyřešení konfliktu způsobem, že se státy vrátí do fáze vyjednávání.⁹⁵ Ve sporu Boeing vs. Airbus však můžeme pozorovat pouze nedostatečnou ochotu konzultovat.

Světová obchodní organizace původně sestavila čtyři panely týkající se ilegálních dotací. Dva na žádost Spojených států (DS316 a DS347) a dva na žádost členských států Evropské unie (DS317 a DS353). Druhý panel prošetřující ilegální dotace ze strany evropských států (DS347) byl v roce 2007 rozpuštěn na žádost USA. První stížnost ze strany států EU a její panel (DS316) v podstatě zanikl s podáním druhé, a více propracované, stížnosti u WTO ze strany EU. Celým mechanismem pro řešení sporů u WTO tedy prošly pouze dvě z původních čtyř stížností, avšak celý proces se tímto opět zpomalil.

Dalším důvodem zdlouhavosti procesu Airbusu a Boeingu byla odvolání. V obou případech se odvolaly obě strany. Za normálních okolností má Odvolací orgán 60 dní na prošetření případu. V obou případech, DS316 i DS353, však Odvolací orgán oznámil, že z důvodu složitosti případu nebude schopen svou zprávu dodat v řádném termínu. U stížnosti Spojených států (DS316) trvalo Odvolacímu orgánu deset měsíců, než podal svou závěrečnou zprávu.⁹⁶ V případě stížnosti ze strany států EU (DS353) prošetření obou odvolání trvalo jedenáct měsíců.⁹⁷ Celý proces se tím ještě více protáhl a stal se finančně ještě nákladnějším.

V neposlední řadě Orgán pro řešení sporů pouze nařizuje zavedení opatření, která by zamezila nežádoucím důsledkům, které poškozují ekonomiku jiného členského státu. Nenavrhuje však konkrétní řešení a způsob, jakým by měla být opatření zavedena.

⁹⁵ Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft.", 287.

⁹⁶ World Trade Organization, "European Communities — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds316_e.htm.

⁹⁷ World Trade Organization, "United States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft — Second Complaint." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds353_e.htm.

ZÁVĚR

Spor Boeing vs. Airbus je jedním z největších obchodních konfliktů mezi transatlantickými partnery. Spor o nelegální vládní dotace mezi předními výrobci letecké techniky a jejich mateřskými zeměmi zaznamenal hlavní zlom v roce 2004. Právě v tomto roce poprvé došlo k proměně vyváženosti sil duopolu Boeing-Airbus v letadlovém průmyslu. Airbus tehdy poprvé v historii prodal více kusů velkých civilních letadel než Boeing, a získal tak většinu na trhu. Spojené státy již dlouho předtím kritizovaly dotace, které evropské vlády poskytovaly společnosti Airbus na vývoj celé flotily. Kvůli obavě z dalšího dění a z obchodní války však nepodaly oficiální stížnost u Světové obchodní organizace. Rok 2004 a ztráty Boeingu na trhu byly však poslední kapkou pro USA. Spojené státy vypověděly bilaterální smlouvu o dotacích pro letecký průmysl z roku 1992 a 6. října 2004 podaly na evropské vlády stížnost u WTO kvůli porušování smluv, které limitují státní subvence. Hlavním problémem byla zahajovací podpora pro Airbus ze strany vlád Německa, Francie, Španělska a Spojeného království. V ten samý den státy EU zareagovaly podáním stížnosti u WTO, že Spojené státy porušují stejné smlouvy skrze nepřímé dotace prostřednictvím smluv s vládními institucemi (především s NASA a ministerstvem obrany) a formou daňových úlev (především ze strany států Washington, Kansas a Illinois).

Mechanismus řešení sporů WTO řeší běžné konflikty 12 měsíců, pokud se státy proti rozhodnutí DSB neodvolají. Od počátečních konzultací do vyjádření odvolacího orgánu tento konflikt trval sedm let. Konflikt Boeingu a Airbusu je tak jedním z největších a nejdražších konfliktů řešených prostřednictvím Světové obchodní organizace. Proč je ale spor Boeing vs. Airbus jedním z nejdéle trvajících sporů na půdě WTO?

V práci odpovídám na tuto otázku pomocí tří aspektů. Prvním je důležitost průmyslu s velkými civilními letadly a společností Boeing a Airbus pro Spojené státy a členské státy Evropské unie. V USA i EU se firmy řadí k předním exportérům a nabízejí deseti tisíce pracovních míst. Ekonomický význam je pro oba regiony klíčový. Obě strany si byly během procesu vědomy faktu, že každý malý ústupek znásobený velikostí leteckého průmyslu nabude později na významu. Proto ani jedna ze stran nebyla ochotna udělat ústupky v takové míře, aby byla při konzultacích nalezena dohoda. Obě

strany také v obou případech podaly odvolání. Druhým aspektem je ekonomická a politická vyváženost obou protistran. Jak Spojené státy, tak Evropská unie jsou předními světovými hráči a mají dostatek finančních prostředků na vedení zdoluhavých procesů. Zároveň zde lze pozorovat ochotu obou států financovat svůj letecký průmysl. To dokazuje velké množství subvencí zprostředkovaných jak Spojenými státy ve prospěch Boeingu, tak ze strany států EU ve prospěch Airbusu. Z důvodu velkého počtu dotací z různých zdrojů na obou stranách jsou státy oprávněny na sebe navzájem uvalit sankce. Ani jedna strana si však nepřeje obchodní válku a obává se ohrožení budoucího vztahu s dlouholetým spojencem. Třetím aspektem je prostředí Světové obchodní organizace. WTO nemá potřebné prostředky k řešení takto zpolitizovaných sporů, jako je otázka vládních dotací. Svou neschopnost Organizace ukázala již v podobném sporu mezi brazilskou firmou Embraer a kanadským Bombardierem, který se vedl o vládní subvence v oblasti regionálních dopravních letadel. Při konzultacích nebyla WTO schopna státy dostatečně motivovat k nalezení společné smlouvy. Zároveň panely sestavené k prošetření situace ani odvolací orgány nebyly schopny takto složitý případ řešit v řádných termínech. S podobnými problémy se nyní potýkají i dohlízející panely.

Dá se říci, že spor o vládní dotace skončil ve chvíli, kdy obě strany obdržely vyjádření odvolacích orgánů. Ani jedna strana však není zcela spokojena s opatřeními, které protistrana zavedla pro vyhovění požadavků Orgánu pro řešení sporů. Z tohoto důvodu WTO na žádost obou stran sestavila dohlízející panely, které mají za úkol monitorovat dodržování zavedených doporučení DSB. Dohlízející panely však pravděpodobně nepodají své zprávy dříve, než v roce 2016. Zatímco obě strany čekají na vyjádření dohlízejících panelů, pozornost se obrátila na hledání nové dohody, která by měla nahradit bilaterální smlouvu o velkých civilních letadlech z roku 1992. Orgán pro řešení sporů a odvolací orgán dávají po vydání svých závěrečných zpráv oběma stranám dostatek autonomie, aby se pokusily vyřešit spor samy. Státy se tak nemusí řídit výhradně doporučením WTO. Toto můžeme pozorovat například u sporu o banány mezi státy EU, USA a státy Jižní Ameriky.⁹⁸ Zároveň je v současné době velkou otázkou, jak dlouho ještě bude sektor velkých civilních letadel ovládat duopol Boeing-Airbus.

Po sedmi letech sporu řešeném na půdě WTO budou Spojené státy a členské státy Evropské unie opět nuceny zasednout k jednacímu stolu a nalézt podmínky pro

⁹⁸ Kendler, "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft.", 281.

novou bilaterální dohodu, která bude schopna nahradit tu z roku 1992. To, že by jedna strana ze sporu vyšla jako vítězná, bylo, je a bude nepravděpodobné, a oba státy musí počítat s tím, že budou muset dělat ústupky.⁹⁹ Avšak USA i státy EU budou raději jednat o dohodě, než aby plně přijaly rozhodnutí Orgánu pro řešení sporů. Výsledná smlouva se však v každém případě neobejde bez ztrát pro obě strany.

V zájmu snadnějšího hledání nové dohody by státy měly odložit staré stížnosti stranou, a začít jednat s čistým štítem. Měly by se také pokusit o vyvarování se chyb, které doprovázely dohodu z roku 1992.¹⁰⁰ Jen těžko by se hledala obecná dohoda pro všechny typy vládních subvencí. Bude tedy nutné rozpoznat druhy přímých a nepřímých dotací a určit limity pro jednotlivé typy. Hlavními zmíněnými subvencemi by měly být dotace na vývoj nových modelů a otázka zahajovací podpory. Zároveň bude nezbytné vzít v úvahu povahu dotací a ekonomickou ideologii obou stran. Boeing rostl jako soukromá firma bez pomoci americké vlády, především spojováním různých společností, které vyráběly leteckou techniku. Airbus byl naopak od počátku iniciován ze strany evropských vlád, a to za účelem vytvoření konkurence pro americký Boeing. Jeho výroba je tak více závislá na evropské podpoře.¹⁰¹

Transatlantický vztah není jen ekonomickou a politickou záležitostí, důležitá je také vojenská spolupráce. Všechny přímo zainteresované státy jsou členy NATO a je v jejich zájmu aby jejich partneři měli schopné a co nejlépe vybavené armády. Bude tedy nutné vzít v potaz mateřskou společnost Airbusu, EADS, a její vliv a smlouvy s evropskými státy, stejně jako důležitost budoucích smluv Boeingu a amerického ministerstva obrany.¹⁰²

Pokud by byla konečná dohoda uzavřena, dalo by se očekávat, že bude krátkodobá a hlavní část se bude zabývat dotacemi pro modely Airbus A350 a Boeing 787 Dreamliner. Při uzavření dlouhodobější a méně konkrétní smlouvy by se totiž mohla opakovat situace z roku 2004. Kontrakt by měl rušit co největší počet přímých i nepřímých dotací, aby se tak předešlo případným stížnostem u WTO. Ve smlouvě by

⁹⁹ Heymann, Eric. "Boeing Vs. Airbus: The Unwinnable WTO Dispute."

¹⁰⁰ *ibid.*

¹⁰¹ Kienstra, "Cleared For Landing: Airbus, Boeing, and the WTO Dispute over Subsidies to Large Civil Aircraft," 600 – 2.

¹⁰² *ibid.*

zároveň neměl chybět dodatek o výměně detailních informací, o financování společnosti, a sankční systém.¹⁰³

Členové EU jsou ochotni jednat více než v minulosti a to hlavně z důvodu růstu podílu Airbusu na trhu. Tímto se zvýšil potenciál společnosti a na scéně by se mohli objevit nevládní sponzoři. Otázkou zůstává, zda jsou státy ochotny zajít se zrušením dotací daleko natolik, aby se spor dal pokládat za ukončený.¹⁰⁴

Pokud se protistrany včas nedohodnou, mohla by se situace ještě více zkomplikovat budoucím růstem dalších výrobců letecké techniky. Duopol Boeing-Airbus je ohrožen především ze strany společností z Ruska, Japonka, Kanady, Brazílie a Číny. Je pravděpodobné, že brazilský Embraer a kanadský Bombardier se v budoucnu přiřadí mezi výrobce velkých civilních letadel. Společnosti přeorientovávají svou výrobu z malých civilních letadel a jejich nejnovější modely se podobají Airbusu A320 a Boeingu 737. V tomto případě by byla zapotřebí multilaterální smlouva, kterou by bylo daleko těžší nalézt než dohodu bilaterální.¹⁰⁵

V průběhu sporu byla odhalena spousta interních informací o obou firmách, jako například způsob financování či marketingové strategie. Tyto informace napomáhají především třetím státům, a je možné, že pomocí nich se jejich vstup na trh s velkými civilními letadly ještě uspíší. Pokud by smlouva mezi Airbusem a Boeingem nebyla nalezena a státy se rozhodly uvalit na protistranu sankce, byla by to další výhoda pro třetí státy toužící po vstupu na trh.¹⁰⁶

¹⁰³ *ibid.*, s. 604 – 6.

¹⁰⁴ *ibid.*

¹⁰⁵ *ibid.*, s. 602 – 3.

¹⁰⁶ Hamilton, Charles A. The European Institute: Shaping European-American Cooperation in the 21st century, "Perspectives: Moving Beyond the Boeing-Airbus WTO Dispute".

SUMMARY

Boeing-Airbus dispute belongs to the largest trade conflicts between the United States and the European Union. The dispute over illegal governmental subsidies between two leading aerospace manufacturers and their parental countries met a major turning point in 2004. That year, for the first time, the balance of forces in Boeing-Airbus duopoly changed. In 2004 Airbus sold more civil large airplanes than his American counterpart and gained major market share in the industry with large civil aircraft (LCA). Even though the US government has criticized European state subsidies for Airbus since its inception in 1970s, they never filed a complaint at the WTO before. The main reason was the fear of starting a trade war. However the year 2004 and the loss of Boeing's market share became the last straw for the United States. The USA withdrew from the bilateral EC-US Agreement on Large Civil Aircraft from 1992 and on October 6, 2004, filed a complaint accusing the European governments of providing illegal subsidies for Airbus and violating agreements that limited governmental subsidies within the World Trade Organisation. The main issue in this case was the launch aid for the entire Airbus fleet from the governments of Germany, France, Spain and the United Kingdom. On the same day the EU members responded by filling a complaint at the WTO, stating that the USA violated the same agreements through indirect subsidies such as contracts with governmental institutions (mainly Department of Defence and NASA) or tax breaks (mainly from states of Washington, Illinois and Kansas).

If no one appeals against the DSB decision, the Dispute Settlement Mechanism of the WTO usually resolves a case within twelve months. The conflict between Boeing and Airbus took seven years from filling the complaints until the Appellate Body decisions. This paper analyses the reasons, why this dispute belongs to the longest running disputes on the WTO field. The answer is given according to three aspects. The first is the characteristics and the importance of large civil aircraft industry for the United States and the states of the European Union. It also shows economical and psychological importance of the firms (Boeing and Airbus) to their parental countries (The USA and the EU). The second aspects analyses the characteristics of the players in the dispute and examines the economical and political balance between the United States and the EU members. Both sides are not only willing to finance its LCA industry, but they also have enough money to pay for a lengthy process. The third aspect

concentrates on the characteristics of the field itself and analyses WTO and its Dispute Settlement Mechanism. It shows that DSB doesn't have what it takes to resolve such politicized cases and disputes over governmental subsidies.

BIBLIOGRAFIE

Airbus, "Early Days (1967-1969)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/early-days-1967-1969/>.

Airbus, "Fly-by-Wire (1980-1987)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/fly-by-wire-1980-1987/>.

Airbus, "Going Global (2001-2004)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/going-global-2001-2004/>.

Airbus, "Champagne...and Drought (1973-1977)." <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/champagneand-drought-1973-1977/>.

Boeing, "About us: Boeing in Brief." <http://www.boeing.com/boeing/companyoffices/aboutus/brief.page>.

Boeing, "Government Operations." http://www.boeing.com/boeing/aboutus/govt_ops/bits.page.

Boeing, "History: Defining the Future of Flight 1997-present, Launching the Boeing 787 Dreamliner." <http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n099boe.page?>

Boeing, "History: Higher, Faster, Further: 1980-1996, Hughes Companies...Joining the Boeing Family." <http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n092hug.page>.

Boeing, "History: The Beginnings: 1903-1926, World War I." <http://www.boeing.com/boeing/history/narrative/n004boe.page>.

Business Insider, "Importance of Boeing." Last modified May 09, 2011. <http://www.businessinsider.com/importance-of-boeing-2011-5>.

Carbaugh, Robert J., and John Olienyk. "Boeing-Airbus Subsidy Dispute: A Sequel." *Global Economy Journal*. no. 2 (2004): 1 - 9.

CNN Money, "Boeing Co." <http://money.cnn.com/quote/quote.html?symb=BA>.

CNN Money, "Fortune Global 500: Boeing." <http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2013/snapshots/59.html>.

CNN Money, "Fortune Global 500: EADS." http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2013/full_list/.

Çalışkan, Özgür. "An Analysis of the Airbus-Boeing Dispute From the Perspective of the WTO Process." *Ege Academic Review*. no. 4 (2010): 1129-1238.

EADS (Airbus Group), "EADS Reports Solid Half-Year (H1) Results, Reaffirms 2013 Guidance." http://www.airbus-group.com/airbusgroup/int/en/news/press.20130731_eads_h1.html.

Europa.eu: Press Release Database, "EU – US Agreement on Large Civil Aircraft 1992: key facts and figures." http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-232_en.htm?locale=en.

European Commission, "EU position in world trade." Last modified July 01, 2013. <http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/>.

European Commission, "The Banana Case: Background and History, ." Last modified July 05, 2000. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2003/december/tradoc_114950.pdf.

European Commission, "Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)." Last modified February 07, 2014. <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/>

Hamilton, Charles A. The European Institute: Shaping European-American Cooperation in the 21st century, "Perspectives: Moving Beyond the Boeing-Airbus WTO Dispute." Last modified December 2010. <http://www.europeaninstitute.org/EA-December-2010/moving-beyond-the-boeing-airbus-wto-dispute.html>.

Harrison, Glennon J. "Challenge to the Boeing-Airbus Duopoly in Civil Aircraft: Issues for Competitiveness." working paper., Congressional Research Service, 2011. <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41925.pdf>.

Heymann, Eric. "Boeing Vs. Airbus: The Unwinnable WTO Dispute." *The Globalist*, , sec. Globalist Perspective, June 26, 2007. <http://www.theglobalist.com/boeing-vs-airbus-unwinnable-wto-dispute>.

Jawara, Fatoumata, and Aileen Kwa. *Behind the scenes at the WTO: The real world of international trade negotiations*. London: Zed Books Ltd, 2004.

Johns, Leslie, and Krzysztof J. Pelc. "Overcrowding in WTO Dispute Settlement: Why Don't More Countries Join as Third Parties?." working paper, Princeton University, 2012. https://www.princeton.edu/politics/about/file-repository/public/Leslie_Johns_Paper.pdf.

Kendler, Ron. "Delayed Fight: The World Trade Organization Dispute Settlement Mechanism, Negotiation, and the Transatlantic Conflict Over Commercial Aircraft." *Boston College International and Comparative Law Review*. no. 1 (2012): 253 - 96.

Kienstra, Jeffrey D. "Cleared For Landing: Airbus, Boeing, and the WTO Dispute over Subsidies to Large Civil Aircraft." *Northwestern Journal of International Law & Business*. no. 569 (2012): 569-606.

Knorr, Andreas, Jörg Bellmann, and Rahel Schomaker. "Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing: The World Trade Organization (WTO) and the Boeing-Airbus Dispute." *European State Aid Law Institute (EStAL)*. (2012): 585-99.

Market Line, "Company Profile: Airbus S.A.S., SWOT Analyses." http://content.ebscohost.com.ezproxy.is.cuni.cz/pdf29_30/pdf/2013/25YZ/01Dec13/93659582.pdf?T=P&P=AN&K=93659582&S=R&D=bth&EbscoContent=dGJyMNHr7ESeprA4y9fwOLCmr0yepRNSr6m4SbaWxWXS&ContentCustomer=dGJyMPGnsEyr69RuePfgex44Dt6fIA.

Market Line, "Company Profile: The Boeing Company, SWOT Analyses." <http://eds.a.ebscohost.com.ezproxy.is.cuni.cz/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=4daad7ea-bfe0-449d-ab9f-b72cf9101f39@sessionmgr4003&vid=6&hid=4213>.

Pritchard, David, and Alan MacPherson. "Industrial Subsidies and the Politics of World Trade: The Case of the Boeing 7e7." *The Industrial Geographer*. no. 2 (2004): 57-73. <http://www.pravco.com/PDF/7e7.pdf>.

Reppert-Bismarck, Juliane von, and Barbara Lewis. "WTO Airbus, Boeing disputes: what next?." *Reuters*, May 21, 2011. <http://www.reuters.com/article/2011/05/31/uk-qa-wto-airbus-boeing-idUSLNE74U01H20110531>.

Roberts, Lawrence D. "Beyond Notions of Diplomacy and Legalism: Building a Just Mechanism for WTO Dispute Resolution." *American Business Law Journal*. (2003): 511 - 62.

Select USA, "The Aerospace Industry in the United States." <http://selectusa.commerce.gov/industry-snapshots/aerospace-industry-united-states>.

Shaffer, Matthew. "Dispute Resolution in the WTO: Institutional Strength or Strategic Selection?." conference paper., University of South Carolina, 2010.

Shimada, Stephen. *EU-US Airplane Subsidy Disputes Airbus vs. Boeing*. PhD diss., The University of Warwick, 2012.

Smith, Jennifer M. Stewart and Stewart, "EU Requests Compliance Panel in Ongoing WTO Large Civil Aircraft Subsidy Dispute." Last modified October 12, 2012. <http://www.stewartlaw.com/article/ViewArticle/606>.

Trefis, "Boeing (BA)." <https://www.trefis.com/stock/BA/model/trefis?freeAccessToken=960731c7d80ab3d5e5bc9b35b7c150907ad78919>.

Turk, Matthew C. "Why Does the Complainant Always Win at the WTO?: A Reputation-Based Theory of Litigation at the World Trade Organization." *Northwestern Journal of International Law & Business*. no. 385 (2011): 385 - 438.

U.S. Department of Commerce, Census Bureau, Foreign Trade Division, "Top U.S. Trade Partners." http://trade.gov/mas/ian/build/groups/public/@tg_ian/documents/webcontent/tg_ian_003364.pdf.

Wikinvest, "Boeing Company (BA)." [http://www.wikinvest.com/stock/Boeing_Company_\(BA\)](http://www.wikinvest.com/stock/Boeing_Company_(BA))

World Trade Organization, "Agreement on Subsidies and Countervailing Measures ("SCM Agreement")." http://www.wto.org/english/tratop_e/scm_e/subs_e.htm.

World Trade Organization, "European Communities — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds316_e.htm.

World Trade Organization, "European Communities and Certain Member States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Complaint)." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds347_e.htm.

World Trade Organization, "Plurilateral Agreement on Trade in Civil Aircraft." http://www.wto.org/english/tratop_e/civair_e/civair_e.htm.

World Trade Organization, "Statistics." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/stats_e.htm.

World Trade Organization, "The process — Stages in a typical WTO dispute settlement case." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_settlement_cbt_e/c6s7p2_e.htm.

World Trade Organization, "Understanding the WTO: Settling Disputes: A Unique Contribution." http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/displ_e.htm.

World Trade Organization, "Understanding the WTO: Who we are." http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm.

World Trade Organization, "United States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft." http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds317_e.htm.

World Trade Organization, "United States — Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft — Second Complaint." http://wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds353_e.htm.