

簡述「歐盟—大型民用航空器補貼案」

林良怡*

綱 要

- | | |
|-------------------|----------------|
| 壹、前 言 | 五、基礎建設補貼 |
| 貳、爭端背景事實 | 六、債務免除 |
| 一、美國尋求 WTO 爭端解決程序 | 七、股本投入及股權移轉 |
| 二、爭端事實 | 八、研發補貼 |
| 三、美歐雙方請求事項及建議 | 九、不利效果 |
| 參、爭端解決小組裁決內容要點 | 十、爭端解決小組之結論與建議 |
| 一、初步爭點 | 肆、案例評析 |
| 二、利益移轉與補貼之消除 | 一、開發貸款計畫之認定 |
| 三、開發貸款 | 二、事實上出口補貼 |
| 四、EIB 貸款 | 三、爭端之終局解決 |
| | 伍、結 語 |

壹、前 言

由於民用航空器之製造需投入龐大的固定成本，且該產業「內部規模經

* 國立政治大學國際經營與貿易研究所碩士

濟 (註一)」之特性相當顯著，故美國及歐洲政府皆競相補貼以扶植各自之民用航空器產業。自空中巴士成立以來，歐洲法國、德國、英國及西班牙等四國政府 (以下簡稱歐盟四國) 便以「幼稚產業論 (註二)」之論點，持續對空中巴士提供數項補貼 (註三)。美國認為歐洲政府對空中巴士之補貼是造成波音公司處於不利競爭地位以及市場流失之主因，因而向世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO) 提出控訴，此即為「歐盟—大型民用航空器補貼案 (註四)」(*European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*)。針對該項指控，歐盟亦不甘示弱，指控美國政府自 1992 年起給予波音公司補助 (註五)，並引發後續二個美歐大型民用航空器 (Large Civil Aircraft, LCA) 之 WTO 爭端案件 (註六)。

「歐盟—大型民用航空器補貼案」是繼巴西與加拿大間關於民用航空器三個爭端案件 (註七) 之後，另一個受 WTO 會員矚目之案件，蓋此爭端解決小組之裁決將可能對 LCA 產業產生深遠的影響，而該案中之二家公司——美國波音公司與歐洲空中巴士正是 LCA 製造業之二大龍頭。此外，民用航空器產業對科技發展、經濟成長與國防發展亦有深遠之影響，因此，不可

註一：「內部規模經濟」係指廠商之平均生產成本將隨生產規模 (或產量) 增加而下降。

註二：所謂「幼稚產業論」係指政府對日後可能具有生產優勢，但目前無法與他國競爭之新興幼稚產業，給予暫時性之保護，使其經由生產經驗之累積改善生產技術、降低生產成本，有朝一日該產業終將茁壯成為具競爭力之產業。

註三：劉碧珍、陳添枝、翁永和，國際貿易理論與政策，頁 272-273 (雙葉書廊，2005 年 2 版)。

註四：WTO, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, DS316, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds316_e.htm [hereinafter DS 316] (last visited Nov. 25, 2010).

註五：WTO, *United States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, DS 317, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds317_e.htm [hereinafter DS 317] (last visited Jan. 25, 2010).

註六：即為 WTO, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Compliant)*, DS347, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds347_e.htm; 及 WTO, *United States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Compliant)*, DS 353, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds353_e.htm (last visited Jan. 25, 2010).

註七：分別為 *Brazil- Export Financing Programme for Aircraft*, DS 46; *Canada- Measures Affecting the Export of Civilian Aircraft*, DS 70; *Canada-Export Credits and Loan Guarantees for Regional Aircraft*, DS 222。

小觀本案之重要性。

本文以下將於第貳部分簡述本案之爭端事實背景，接著於第參部分分述小組裁決內容要點，而第肆部分則針對小組裁決進行簡單之評析，最後於第伍部分作一總結。

貳、爭端背景事實

一、美國尋求 WTO 爭端解決程序

本案係美國控訴歐盟與歐盟四國對空中巴士之補貼違反補貼暨平衡措施協定 (Agreement on Subsidies and Countervailing Measures , SCM 協定) 及 1994 年關稅暨貿易總協定 (General Agreement on Tariffs and Trade, GATT 1994) 美國於 2004 年 10 月 6 日依爭端解決程序與規則瞭解書 (Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes, DSU) 第 1 及 4 條、GATT1994 第 23.1 條、SCM 協定第 4、7 及 30 條要求與歐盟及歐盟四國就影響 LCA 貿易之措施進行諮商。美歐雙方於 2004 年 11 月 4 日進行諮商，然諮商未果，故美國旋即於 2005 年 5 月 31 日請求成立小組，同年 7 月 20 日爭端解決機構 (Dispute Settlement Body, 以下簡稱 DSB) 依據 DSU 第 6 條成立小組 (註八)。

爭端解決小組於 2007 年 3 月 20 日至 21 日及同年 7 月 25 日至 26 日與爭端當事國會商，並於 2010 年 3 月 23 日發送裁決報告予當事國 (註九)。WTO 於 2010 年 6 月 30 日公布小組裁決 (註十)。

註八：Report of Panel, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, WTO Doc. WT/DS316/R, Paras. 1.1-3 (June 30, 2010) [hereinafter Report of Panel, *EC-Large Civil Aircraft*].

註九：Id. Paras. 1.13-14.

註十：WTO, *WTO Issues Panel Report on Airbus Dispute*, at http://www.wto.org/english/news_e/news10_e/316r_e.htm (last visited July 28, 2010).

二、爭端事實

(一) 系爭產品

美歐雙方同意本案之涉訟產品為 LCA，而非區域民用航空器或軍用飛機。目前僅有波音公司及空中巴士（註十一）生產 LCA，此二公司均致力於航空器研發（註十二）。

(二) 空中巴士公司背景

為使歐洲航空器製造商與強勁的美國對手抗衡，法、德、英三國政府於 1965 年開始研擬空中巴士計畫 (airbus project)，並於 1967 年 9 月 26 日簽署政府間協議，同意提供資金予歐洲航空公司之聯合組織資金，以建立一共同產業組織開發新型航空器 A300，而後英國因缺少國內政治支持等因素退出該計畫。二年後，法德基於二國間「促進歐洲航空業合作 (reinforce European cooperation in the field of aeronautics)」之協議，正式進行空中巴士 A300 機型之開發計畫。其後，西班牙成為第三個參與空中巴士計畫之國家，英國亦於 1978 年重返此計畫（註十三）。

於 1970 年，法國 Aérospatiale 及德國 Deutsche Airbus 聯合成立 Airbus GIE，西班牙 Construcciones Aeronáuticas SA(CASA)及英國 British Aerospace (BAe) 則分別於 1971 年及 1979 年加入（見圖一）（註十四）。

Aérospatiale 係於 1970 年由 Sud Aviation、Nord Aviation 及 Société

註十一：於本文中，空中巴士包含 Airbus SAS、Airbus GIE 以及其他相關的公司。關於空中巴士公司之沿革，詳見第貳部分、二、(二) 空中巴士公司背景介紹。

註十二：Report of Panel, *EC- Large Civil Aircraft*, Paras. 2.1-3.

註十三：USTR, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316)*, *First Written Submission by the United States of America*, Paras. 37-39 (Nov. 15, 2006) [hereinafter *US First Written Submission*].

註十四：Europa, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316)*, *First Written Submission by the European Communities*, Para. 63 (Apr. 5, 2007) [hereinafter *EC First Written Submission*].

d'Etudes et de Réalisation d'Engins Balistiques (SEREB) 三家航太公司合併成立，原為國營公司。Aérospatiale 於 1999 年民營化，並與 Matra Hautes Technologies (MHT) 合併，成立 Aérospatiale Matra S.A. (ASM) (見圖二) (註十五)。

Deutsche Airbus 則是在 1967 年由 Messerschmitt、Dornier GmbH、Blohm-Hamburger Flugzeugbau(HFB)、Vereinigte Flugtechnische Werke(VFW) 及 Siebel 等 5 家航太公司合資成立。Messerschmitt 並於 1968 年與 HFB 合併，成立 Messerschmitt-Böelkow-Blohm (MBB)，而至 1980 年代末期，僅剩 MBB 及 VFW 仍持有 Deutsche Airbus 之股份。於 1989 年時，Daimler-Benz A.G. (Daimler) 藉由取得 MBB 股份而獲取 Deutsche Airbus 之控制權，Daimler 並合併 MBB、Dornier Motoren- und Turbinen Union(MTU) 及 Telefunken System Technik (TST)，成立 Deutsche Aerospace AG (DASA) (註十六)。ASM、DASA 及 CASA 於 2000 年合併成立歐洲航空防衛及太空公司 (European Aeronautic Defence and Space Company, EADS) (見圖二) (註十七)。

BAe 係於 1997 年，由 Hawker Siddeley Aviation、Hawker Siddeley Dynamics、Scottish Aviation 及英國航空公司 (British Aircraft Corporation) 合併而成。BAe 於 1999 年與 GEC's Marconi Electronic Systems 合併，成為 BAE Systems PLC (BAE Systems) (見圖三) (註十八)。

空中巴士 SAS(Airbus SAS) 於 2001 年由 EADS 與 BAE 出資創立，EADS 與 BAE 各自持有 80% 及 20% 之股份。ASM、DASA、CASA 及 BAE 原有之

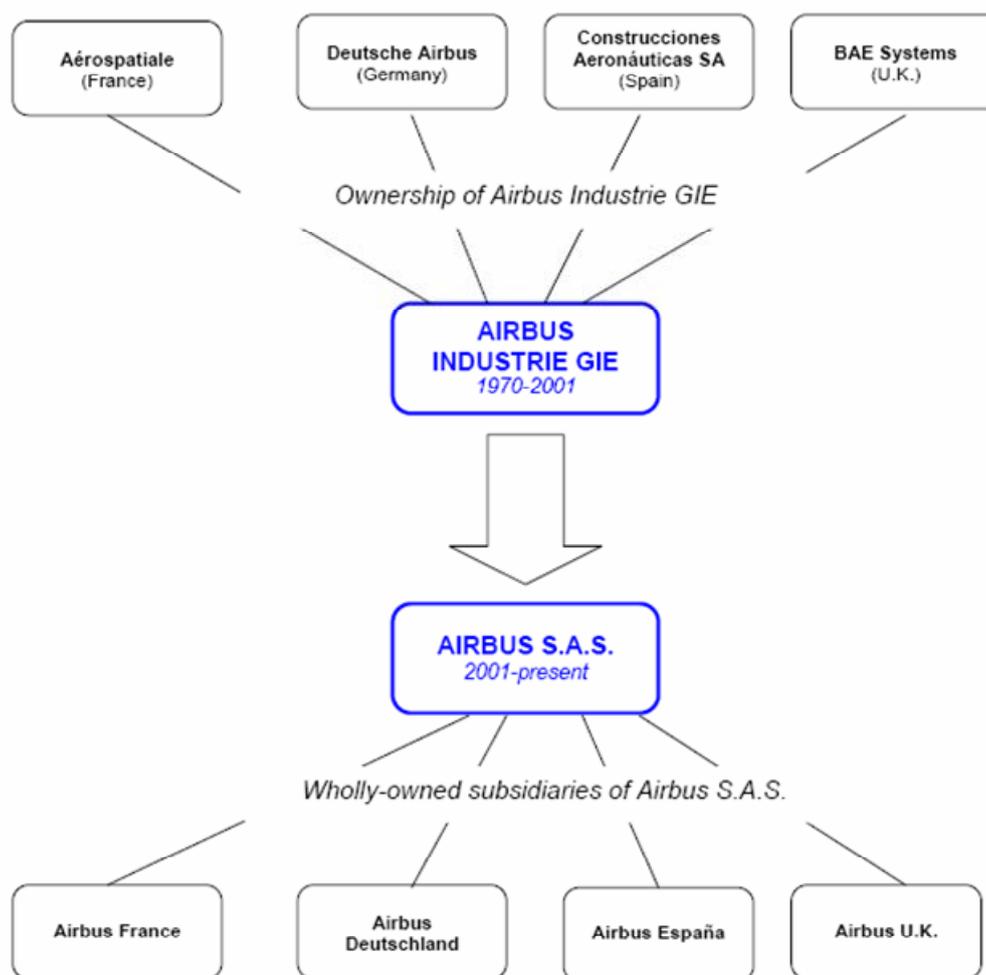
註十五：EC First Written Submission, *supra* note 十四, Paras. 52-53.

註十六：意即，Daimler-Benz A.G. 係 Deutsche Aerospace AG (DASA) 之母公司；而 DASA 則為 Deutsche Airbus 之母公司。

註十七：EC First Written Submission, *supra* note 十四, Paras. 54-57; Daimler-Benz Aerospace AG, *at* <http://www.fundinguniverse.com/companyhistories/DaimlerBenz-Aerospace-AG-Company-History.html> (last visited Feb. 06, 2010).

註十八：EC First Written Submission, *supra* note 十四, Para. 60.

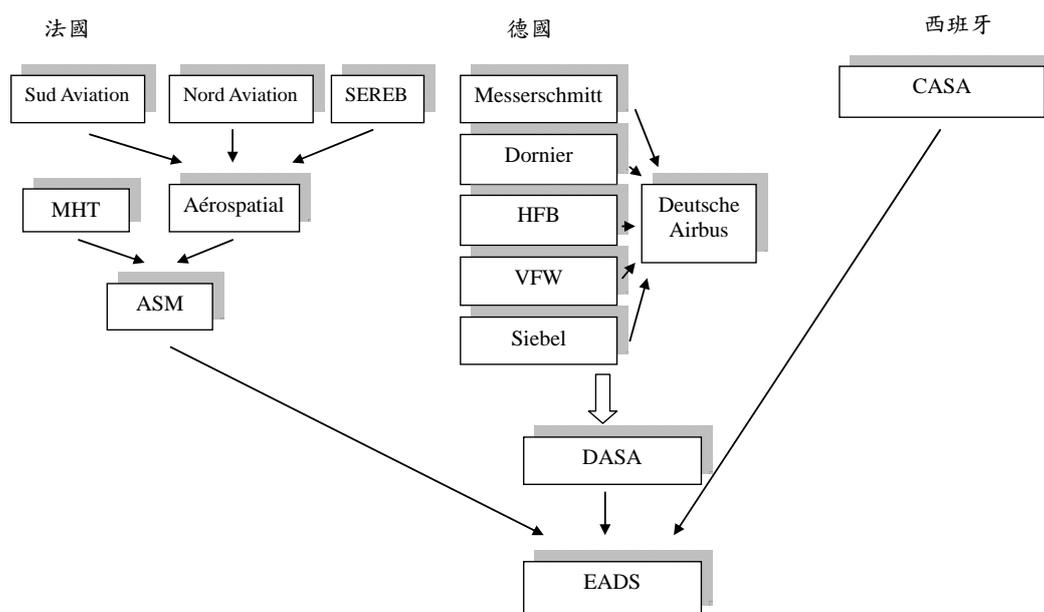
大型航空器部門分別轉換為 Airbus SAS 子公司：Airbus France、Airbus Germany、Airbus Spain 及 Airbus UK (註十九)。於 2006 年 6 月，BAE 行使其選擇權賣權，要求 EADS 收購其持有之 20% 股份，EADS 於同年 10 月 13 日完成收購 (註二十)。



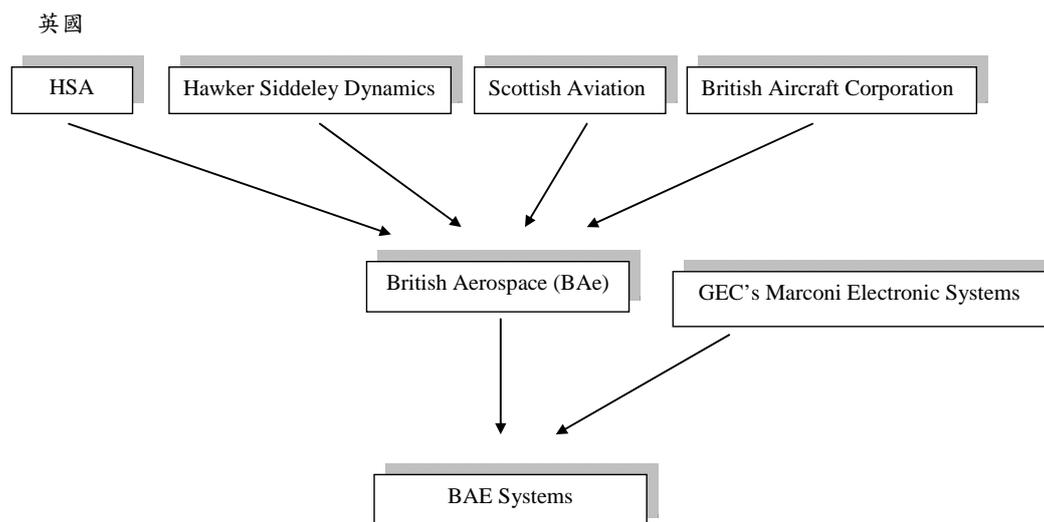
圖一：空中巴士集團演化流程圖 (資料來源：DS316 歐盟首次書狀第 21 頁)

註十九：Id. Paras. 56, 58, 61.

註二十：US First Written Submission, supra note 十三, Para. 43.



圖二



圖三

(三) 系爭措施

於美國成立小組之請求中，其控訴下列措施 (註二十一)：

註二十一：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Para. 2.5.

1. 開發貸款 (Launch Aid) :

美國主張開發貸款係歐盟四國以極優惠的條件貸款給空中巴士公司，以抵銷 LCA 開發之巨額成本及高度風險。歐盟四國提供給空中巴士公司之開發貸款均以下列形式為之：以零利率或低於一般商業利率提供長期無擔保貸款，於航空器開發完成後，始須還款，且當銷售不足償付時，可無限延期。美國表示歐盟四國自 1969 年起即不斷地提供貸款予空中巴士，金額為 LCA 開發所需資金之 33% 至 100%，且每當空中巴士對歐盟四國要求進一步提供開發貸款時，歐盟四國皆提供其所需資金 (註二十二)；美國指控歐盟四國對空中巴士下列機型之開發提供貸款：A300、A310、A320、A330、A340、A380 及 A350；法國對 A330-200 之開發提供貸款；以及，法國、英國及西班牙對 A340-500/600 提供開發貸款 (註二十三)。

2. 歐洲投資銀行 (European Investment Bank, EIB) 貸款：

歐盟及歐盟四國透過 EIB 提供貸款予空中巴士公司進行 LCA 設計、開發等，該些貸款包括：提供予 BAe 之 A320、A330 及 A340 機型之貸款；提供予 Aérospatiale 之 A330 及 A340 機型之貸款；提供予 CASA 之 A320、A330 及 A340 機型之貸款；提供予 Airbus GIE 之 A321 機型之貸款；提供予 Aérospatiale 生產 Super Transporteurs 之貸款；以及，提供予 EADS A380 機型之貸款。

3. 基礎建設補貼：

美國指控歐盟四國提供大量補貼予空中巴士公司，用以開發、擴張基礎設施或提升該些設施之等級，該些措施包括德國於 Hamburg、Nordenham 及 Bremen 所提供之補貼；法國於 Toulouse 所提供之補貼；英國於 Broughton

註二十二：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 87-88, 93 (Nov. 15, 2006).

註二十三：WTO, European Communities and Certain Member States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Request for the Establishment of a Panel by the United States, WTO Doc. WT/DS316/2, at 2 (June 3, 2005) [hereinafter US Panel Request].

所為之補貼；西班牙於 Puerto Real、Illescas、Puerto de Santa Maria 及 La Rinconada 等處所為之基礎建設補貼（註二十四）。

4. 債務免除與承擔：

歐盟及其會員國免除與承擔因開發貸款及其他 LCA 開發與生產的融資所生之債務，包括：德國政府於 1997 年及 1998 年免除 Deutsche Airbus 累積之債務、西班牙政府承擔 CASA 之債務。

5. 股本投入 (Equity Infusion) 及股權移轉：

美國控訴德國於 1989 年至 1991 年間，透過其國營銀行 Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) 以 5 億 500 萬德國馬克取得 Deutsche Airbus 20% 之股份，KfW 並承諾最晚於 1999 年前將該些股份移轉予 Deutsche Airbus 母公司 MBB，而後德國政府將股份買回期限改為 1996 年。然而於 1992 年時，GATT 小組依 GATT 第 6 條、第 16 條及第 23 條解釋及適用協定 (Agreement on Interpretations and Applications of Articles VI, XVI and XXIII of the General Agreement，以下簡稱東京回合補貼規約) 裁定德國政府提供予 Deutsche Airbus 之匯率保證機制為禁止性補貼，故德國政府廢除該機制。Daimler 要求政府為該機制之廢止提供補償，因而德國政府同意於 1992 年無償移轉該 20% 之股份予 DASA (註二十五) 作為補償。美國指控上述德國之股本投入及股權無償移轉均違反其於 SCM 協定下之義務 (註二十六) 。

此外，美國亦控訴法國以股本投入及股份移轉之方式協助 Aérospatiale 度過其財務困境，違反 SCM 協定。美國控訴之措施依序為：法國政府分別於 1987 年及 1988 年投入 12 億 5000 萬法國法郎；法國政府於 1992 年透過

註二十四：Id. at 2.

註二十五：Daimler 於 1989 年取得 MBB 股份後，即合併 MBB、Dornier Motoren- und Turbinen Union (MTU) 及 Telefunken System Technik (TST)，成立 Deutsche Aerospace AG (DASA)，參見本文第貳部分空中巴士公司簡介部分。

註二十六：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 539-541, 550.

國家擁有控制權 (state-controlled) 之銀行 Credit Lyonnais 投入 14 億法國法郎；法國政府於 1994 年投入 20 億法國法郎；以及法國政府於 1998 年將其所擁有之 Dassault Aviation S.A. 45.76% 的股份移轉予 Aérospatiale，該股份移轉之價值約為 52 億 8000 萬法國法郎 (註二十七)。

6. 研發補貼：

美國控訴歐盟與歐盟四國提供財務補助予空中巴士所參與、與航太相關之研發，包括：

- (1) 在歐體架構計畫 (EC Framework Programme, ECFP) 2-6 下，歐盟專為航太研發編列預算，提供空中巴士研發補助金，各期期間分別為：1987-1991 年、1990-1994 年、1994-1998 年、1998-2002 年、2002-2006 年。
- (2) 德國聯邦政府三次之 Luftfahrtforschungsprogramm (LUFO) 計畫 (期間分別為：1995-1998 年、1998-2002 年、2002-2006 年)；區域政府 Bremen 二次之空中巴士材料暨科技系統 (Airbus Materials & System Technology Centre Bremen, AMST) 計畫 (期間分別為：2000-2002 年、2002-2006 年)；區域政府 Bavaria 之 Hightechoffensive Bayern 計畫及區域政府 Hamburg 之 Luftfahrtforschungsprogramm 計畫。
- (3) 英國被控訴者係自 1992 年起、空中巴士所參與之民用航太研發計畫，包括：民用航空器研發計畫 (Civil Aircraft Research and Development Program, CARAD) (CARAD 後更名為航太研究計畫 (Aeronautics Research Programme, ARP)) 以及於 2004 年接替 CARAD 之科技計畫 (Technology Program, TP)。
- (4) 西班牙被控訴者為 1993-1998 年之 Plan Tecnológico Aeronáutico (PTA) I、1999-2003 年之 PTA II 及 2000-2003 年之 Programa de Fomento de

註二十七：Id. Para. 560.

Innovación Técnica (PROFIT) I、2004-2007 年之 PROFIT II。

(5) 法國被控訴者則為自 1986 年起、空中巴士公司所參與之民用航太研發計畫 (註二十八) 。

(6) 由政府所控制、出資之研究機構提供與民用航太相關的財貨或服務予空中巴士公司，及/ 或提供資金予空中巴士公司所參與之與民用航太相關的研發計畫。

7. 任何有關上述措施之修正或與上述措施相關之補助。

8. 任何其他歐盟或其會員國提供予空中巴士公司之財務補助。

三、美歐雙方請求事項及建議

(一) 美國之請求

美國請求小組為以下裁決 (註二十九)：

1. A380、A340-500/600、A330-200 機型 之開發貸款為禁止性出口補貼，違反 SCM 協定第 3.1 條第(a)款、第 3.2 條；
2. 開發貸款計畫、各機型之開發貸款以及其他爭議措施均屬特定性補貼，對美國造成或可能造成不利影響，違反 SCM 協定第 5 條第(a)及(c)款、第 6 條第(a)、(b)及(c)款；
3. 開發貸款計畫、各機型之開發貸款以及其他爭議措施違反 GATT 1994 第 16.1 條；
4. 上述違反 SCM 協定及 GATT 1994 之措施剝奪或減損美國可得之利益。

美國進一步請求小組依 SCM 協定第 4.7 條，建議歐盟及歐盟四國於 DSB 通過小組裁決與建議後 90 天內立即撤除出口補貼。美國並請求小組依 SCM

註二十八：US Panel Request, supra note 二十三, at 3; US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 686-687, 692, 697.

註二十九：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 3.1-4.

協定第 7.8 條，建議歐盟及歐盟四國採行適當措施以移除該些補貼所造成之不利效果或撤除該等補貼。最後，美國請求小組駁回歐盟所有初步裁決之請求。

(二) 歐盟之請求

歐盟請求小組駁回美國所有的控訴，且請求小組裁決部分美國所提之措施並不在授權調查條款範圍內、或不在本爭端解決程序之時效範圍（註三十）。

參、爭端解決小組裁決內容要點

於第貳部分簡介本案之爭端事實背景後，本部分將就歐盟所提之初步爭點與美國所控訴之各項補貼措施，依序分述美歐雙方之法律主張及小組之裁決。

一、初步爭點

2005 年 10 月 25 日，歐盟請求小組就二爭點為初步裁決，其一為請求小組裁決美國所控訴之特定措施不在本程序之時效範圍內；另一則是請求小組裁決美國所控訴之特定措施不在授權調查條款範圍內，蓋該等措施於小組成立時並不存在、抑或未被列於諮商請求或成立小組之請求中（註三十一）。以下分述此二爭點。

(一) 本爭端之時效範圍

註三十： Id. Para. 3.5.

註三十一： Id. Paras. 7.12-13.

於 2006 年 11 月 7 日，歐盟提交一份更新之初步裁決請求，歐盟主張 1995 年 1 月 1 日(即 SCM 協定生效日)及/或 1992 年 7 月 17 日前(即美歐 1992 年協定生效日(註三十二))之措施不在本案之時效範圍內(註三十三)，以下將分別討論 SCM 協定第 5 條之時效範圍、及美歐 1992 年協定與本爭端解決程序時效範圍之相關性。

1. SCM 協定第 5 條之時效範圍

歐盟主張 SCM 協定之時效範圍應依據維也納條約法公約 (Vienna Convention on the Law of Treaties, VCLT) 第 28 條決定，表示 SCM 協定第 5 條所欲規制者係經由補貼而對其他 WTO 會員造成不利效果之行為，故依 VCLT 第 28 條不溯及既往原則，於 1995 年 1 月 1 日前授予之補貼將不在 SCM 協定第 5 條之時效範圍內(註三十四)。美國則主張 SCM 協定第 5 條所欲規制者係經由補貼對 WTO 會員之利益所造成之不利效果，且該效果於 1995 年 1 月 1 日後仍持續存在(註三十五)。

小組認為 WTO 會員於 1995 年 1 月 1 日後受 SCM 協定第 5 條之拘束，惟此未必等同於僅 1995 年 1 月 1 日後授予之補貼始受 SCM 協定第三篇規範，而須視第 5 條之義務內容而定。依據該條文之一般文義，第 5 條要求 WTO 會員不應透過授予第 1 條下所稱之補貼，而對其他會員之利益造成不利影響。第 5 條句子中之述語為「對其他會員之利益造成不利影響 (cause adverse effects to the interests of other Members)」，而「透過...之使用 (through the use of)」係一描述會員不應以該方法造成不利影響之副詞片語。因此，第 5 條所訂定之義務係不應經由該特定方式造成不利影響，而非不應從事特

註三十二：Agreement between the European Economic Community and the Government of the United States of America concerning the Application of the GATT Agreement on Trade in Civil Aircraft on Trade in Large Civil Aircraft.

註三十三：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.14-15.

註三十四：Id. Paras. 7.19-21, 24.

註三十五：Id. Paras. 7.27, 30-31.

定行為 (註三十六)。

VCLT 第 28 條規定：「除條約表示不同意思，或另經確定外，關於條約對一當事國生效之日以前所發生之任何行為或事實或已不存在之任何情勢 (any situation which ceased to exist)，條約之規定不對該當事國發生拘束力。」上訴機構於加拿大—專利案 (*Canada – Patent Term*) 中表示，VCLT 第 28 條隱含：於條約無不同意思時，條約之義務適用至任何繼續存在之情勢 (treaty obligations *do* apply to any 'situation' which has *not* ceased to exist)。因此，即便特定情勢發生於條約生效前，將條約適用至其生效時仍繼續存在之情勢並不違反不溯及既往原則。據此，本案小組表示，第 5 條所規範者為「情勢」、而非會員之特定行為 (註三十七)。依上述理由，小組駁回歐盟之主張 (註三十八)。

2. 美歐 1992 年協定與本爭端解決程序適用範圍之關聯

歐盟主張美歐 1992 年協定生效日前之措施，被排除於本爭端解決程序，此乃因依 1992 年協定第 2 條祖父條款之規定，所有於該協定生效前之政府支持均被視為符合 1979 年民用航空器協定及東京回合補貼規約，況於 SCM 協定生效後，1992 年協定仍持續適用，美歐雙方亦將該些措施視為符合 SCM 協定，並同意不於 WTO 爭端解決機制下控訴該些措施 (註三十九)。美國則主張 SCM 協定中並無條文規定該協定之適用範圍，且 WTO 內括協定並不包含 1992 年協定，因此，與本案相關之義務係規定於 GATT 1994 及 SCM 協定中、而非 1992 年協定 (註四十)。

小組表示，由於 1992 年協定並非內括協定，故其並無權限決定美歐雙方於該協定下之義務，然而，歐盟認為該協定雖非內括協定，惟小組仍可依

註三十六：Id. Paras. 7.45-46.

註三十七：Id. Paras. 7.48-49, 52.

註三十八：Id. Paras. 7.57, 65.

註三十九：Id. Paras. 7.71, 73.

註四十：Id. Para. 7.78.

該協定解決在內括協定下之控訴，因此本案小組便就「WTO 會員是否有可能在 WTO 協定生效前之某協定中，放棄其於 WTO 協定下之權利？」之問題進行討論，小組表示此一假設實難以想像，且 SCM 協定中並未提及 1992 年協定，而歐盟亦未為任何關於 SCM 協定適用或解釋之保留。因而，小組裁決於 1992 年協定中，並無雙方就 1992 年 7 月 17 日前所承諾之政府支持措施不得於 WTO 協定下控訴之合意（註四十一）。

(二) 非時效範圍議題

除上述 SCM 協定第 5 條適用爭議外，歐盟亦請求小組裁決下列措施不在授權調查條款範圍內：(1)A350 機型之開發貸款；(2)EIB 提供予 Aérospatiale Super Transporteurs 之貸款；(3)法國政府之研發融資；(4)歐盟四國所提供之基礎建設補貼。歐盟主張因 A350 機型之開發貸款於美國提出成立小組之請求尚不存在，且數項措施均不在諮商範圍內，而列於成立小組請求中之某些措施亦未符合 DSU 第 6.2 條之要求，故認為上述措施不在授權調查條款範圍內（註四十二）。

針對 A350 機型之開發貸款，小組認為被控訴措施之存否為事實問題，不適合在初步裁決中決定，故駁回歐盟之請求。關於未曾於諮商程序討論之措施，小組表示 DSU 第 4 及 6 條並不要求諮商請求所列之措施須與成立小組請求中之措施嚴格一致。依此脈絡，小組分別檢視美國之諮商請求及成立小組請求，認定在該二文件中，就 A350 機型之開發貸款、EIB 提供之貸款、法國政府之研發融資之描述充分一致，均在授權調查條款範圍內（註四十三）。最後，在法國政府之研發融資、歐盟四國所提供之基礎建設補貼方面，小組綜合考量成立小組之請求及其他附帶情況，認美國已符合 DSU

註四十一：Id. Paras. 7.89, 91-92, 98.

註四十二：Id. Paras. 7.106-107.

註四十三：Id. Paras. 7.117, 126, 129, 131, 135-137.

第 6.2 條所訂之義務，因而駁回歐盟之請求（註四十四）。

二、利益移轉(benefit pass-through)與補貼之消除(extinction and extraction of subsidies)

歐盟表示當初歐盟四國財務補助之接受者並非現今營運之 Airbus SAS，主張美國並未證明該等補貼措施所授予之利益如何移轉至 Airbus SAS，無法認定該等措施授予 Airbus SAS 利益（註四十五）。歐盟並表示自 1999 年起，歐盟四國已逐步合併及民營化其國內航空產業，建立 EADS 及 Airbus SAS。歐盟四國透過一連串之常規（arm's length）交易完成合併，包括：Aérospatiale 與 MHT 於 1999 年合併成立 ASM；ASM、DASA 及 CASA 於 2000 年合併成立 EADS，並於 2001 年創立 Airbus SAS。歐盟表示該等常規交易已消除被控訴措施之補貼利益，故 Airbus SAS 未受有任何利益（註四十六）。

於成立 EADS 部分，歐盟表示於合併前，ASM、DASA 及 CASA 均透過投資銀行評估各自之資產價值，而認 CASA 及 DASA 之相對價值超出其參與 EADS 之比例，為使 CASA 及 DASA 之資產價值與其出資比例相當，因此，CASA 於合併前同意支付 3 億 424 萬歐元予西班牙政府，而 DaimlerChrysler 則自其子公司 DASA 抽出 31 億 3300 萬歐元，歐盟主張此二筆現金移轉已減少 CASA 及 DASA 至 2001 年 7 月止所接受之補貼利益，減少之數量為此二公司所移轉之現金數額，其並稱此為「現金抽出（cash extraction）」（註四十七）。

針對利益移轉，小組表示其並不需要對此加以分析，蓋美國所控訴者包

註四十四：Id. Paras. 7.150, 155, 156.

註四十五：Id. Paras. 7.178-179.

註四十六：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 192, 226-227.

註四十七：Id. Paras. 248-255.

括 1970 年至 2001 年之空中巴士集團及 Airbus SAS，受補貼產品為空中巴士 LCA，財務補助之接受者即為受補貼產品之生產者；且 SCM 協定第 5 及 6 條不同於第五篇平衡措施之規範，因果關係要件不須經由利益移轉分析證明。小組表示空中巴士集團組織之變革係公司法事項，就經濟面而言，應將 1970 年至 2001 年之空中巴士集團及 Airbus SAS 視為是同一生產者（註四十八）。

關於利益之消除，歐盟之主張係假設 SCM 協定第 1 條之補貼僅於目前可授予接受者利益時，始可能構成第 5 條之不利效果，此一假設係類比平衡稅之規範（註四十九）。小組認為利益是否存在應視補貼之提供是否使接受者處於較無該補貼時更具優勢之狀態，表示控訴會員不須以接受者之利益是持續存在的來證明補貼所造成之不利效果，因而，小組駁回歐盟之主張（註五十）。在現金抽出部分，小組亦表示控訴會員不須以接受者之利益是持續存在的，來證明補貼所造成之不利效果，因而駁回歐盟之主張（註五十一）。

三、開發貸款

（一）個別開發貸款契約

美國指控歐盟四國對空中巴士下列機型之開發提供貸款：A300、A310、A320、A330、A340、A380 及 A350；法國單獨對 A330-200 之開發提供貸款；以及，法國、英國及西班牙對 A340-500/600 提供開發貸款，美國認該等貸款為涉及資金直接移轉或可能直接移轉（potential direct transfers of funds）之措施，構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之財務補助（註五十二）。美國依上訴機構於加拿大—航空器案（*Canada-Aircrafts*）之裁決表示，認定財務補

註四十八：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.192-193, 199.

註四十九：平衡稅課徵限於產品所接受之補貼數額。

註五十：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.216, 218-219, 221, 223.

註五十一：Id. Para. 7.266.

註五十二：US Panel Request, supra note 二十三, at 2.

助是否授予接受者利益應依商業基準認定，而零利率或低於一般商業利率、延遲還款 (back-loaded) 等貸款條件，再再顯示該等貸款授予空中巴士利益 (註五十三)。美國主張該等貸款係以系統性之方式提供予空中巴士開發 LCA，故具 SCM 協定第 2 條之特定性 (註五十四)。

對於上述指控，歐盟分別就各機型之開發貸款提出辯駁。針對 A350，歐盟表示歐盟四國尚未提供任何與 A350 開發有關之貸款，認為美國係對一個不存在的措施為控訴。歐盟並表示 A300、A310 及 A320 機型之貸款均已於 1995 年前撥款完畢，依據 VCLT 第 28 條之規定 (註五十五)，該些貸款不落入 SCM 協定之適用範圍。依循此一論理，針對 A330 及 A340 之貸款，歐盟表示僅德國、法國及西班牙於 1995 年後提供之部分始落入 SCM 協定之適用範圍 (註五十六)。在授予利益之認定上，歐盟表示 A320、A330 及 A340 機型之開發貸款係於東京回合補貼規約時期締結，而於該補貼規約中，除未定義補貼外，並未論及 SCM 協定第 1.1 條(b)款授予利益之要件，且亦未論及 SCM 協定第 14 條所訂之市場基準。在此等情況下，歐盟認為決定是否有補貼存在最為相關者，係東京回合補貼規約出口補貼例示清單，表示於該清單內之 12 項規定中，所涉及者均為「政府之成本 (cost to the government)」，而非「接受者之利益 (benefit to the recipient)」。依據此一標準，歐盟表示歐盟四國所設之貸款條件均足以彌補政府之借款成本 (註五十七)。針對 A330-200、A340-500/600 及 A380 機型之開發貸款，歐盟主張 SCM 協定起草者因考量 LCA 產業之特殊性而訂定註釋 16，由該註釋可知如銷售之預測是基於保守假設與合理考量時，則接受者並未自該貸款取得任何利益。歐盟

註五十三：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 110, 126-129, 140-147.

註五十四：Id. Para. 164.

註五十五：維也納條約法公約第 28 條規定：「除條約表示不同意思，或另經確定外，關於條約對一當事國生效之日前所發生之任何行為或事實或已不存在之任何情勢，條約之規定不對該當事國發生拘束力。」

註五十六：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 349-350, 361, 363.

註五十七：Id. Paras. 380-382, 388.

四國未違反上述基準，故無利益之授予（註五十八）。

爭端解決小組認為，在 A350 機型部分，美國並未提出意向書、貸款契約或其他具法律效力之文件證明該機型之開發貸款在本案小組成立前已存在，因而駁回美國之指控（註五十九）。關於歐盟 A320、A330 及 A340 機型之開發貸款適用東京回合補貼規約、依政府成本決定是否授予利益之主張，小組表示 SCM 協定第 5 條對會員所設立之義務，係不透過補貼對其他會員之利益造成不利效果，該規定適用至 SCM 協定生效前提供、而於協定生效後造成不利效果之補貼，故小組駁回歐盟之主張（註六十）。

最後，就 A350 以外的其他機型之開發貸款，首先，小組採納美國之控訴，認定該些機型之開發貸款為直接資金移轉，構成 SCM 協定第 1.1 條第 (a)(1)(i) 款。接著，在授予利益之認定上，小組認為註釋 16 之目的在於限縮第 6.1 條第 (d) 款，與第 1.1 條第 (b) 款「利益」之解釋無關，此可由第 1.1 條第 (b) 款之文句未交互參照至註釋 16 加以確認，因而，小組駁回歐盟以合理銷售預測判定是否有利益授予之主張，認為應以商業基準為認定依據。小組在綜合考量所有數據後，認定開發貸款之利率低於市場貸款人在相同貸款條件下所要求之利率，故裁決 A350 以外各機型之開發貸款授予空中巴士利益。最後，小組認同美國之主張，認為開發貸款之提供對象係限於空中巴士，構成第 2.1 條第 (a) 款（註六十一）。

綜上所述，小組認定 A300、A310、A320、A330、A330-200、A340、A340-500/600 及 A380 之開發貸款，為特定性補貼。

(二) 開發貸款計畫

美國主張歐盟四國共同實施一產業政策，提供系統性的開發貸款予空中

註五十八： Id. Paras. 450-451, 455-456, 466-468.

註五十九： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.305-306, 314.

註六十： Id. Paras. 7.323, 325.

註六十一： Id. Paras. 7.377, 396, 401, 461-462, 479-481, 489-490, 497.

巴士集團，協助其研發 LCA。美國認為由該等貸款即可知存有一獨立於各項開發貸款外之開發貸款計畫，該計畫為 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之資金直接移轉，授予空中巴士利益而對美國之利益造成不利影響。美國表示，雖未存在一明訂開發貸款計畫之文本，惟經由數項事實，可證明歐盟四國有系統地提供低利率之長期無擔保貸款，該些事實包括：(1) 於數個跨政府協定下提供系統性開發貸款；(2) 歐盟四國政府建立空中巴士跨政府委員會、空中巴士執行委員會及空中巴士執行局等跨政府機構，透過該些機構監督空中巴士之運作，並與該些機構共同決定是否及何時開發新機型。此外，歐盟四國亦設置國家層級之專門機構，該等機構主要執行關於維護開發貸款系統及調度提供予空中巴士之開發貸款資金等行政工作；(3) 歐盟四國官員表示願意持續提供開發貸款，而空中巴士集團及 EADS 之官員亦表示其依賴開發貸款進行航空器研發（註六十二）。

歐盟並不認同美國將其會員國提供財務援助定位為一個整體的開發貸款計畫，表示所有貸款契約均係歐盟四國與空中巴士逐一商談而定，是分離且獨立之貸款（註六十三）。

對此爭議，小組首先表示須對所有相關事實為客觀評估後始能認定是否存有一開發貸款計畫。小組認為，雖各機型之開發貸款均為無擔保貸款，並以銷售不足償付時可延遲還款為還款條件，然貸款利率是否低於市場利率則須檢視相關事證始能斷定，無法由契約外觀得知，且歐盟四國長時期反覆提供開發貸款未必能證明歐盟四國已採用主導其未來運作模式之一般貸款規範。此外，在跨政府機構部分，小組審視歐盟四國所簽訂之數個協定，認為雖該等機構在 LCA 開發計畫之運作上扮演重要的角色，惟在不同的計畫中

註六十二：US First Written Submission, *supra* note 十三, Paras. 95-96, 109; Report of Panel, EC-Large Civil Aircraft, Paras. 7.498-499.

註六十三：Europa, European Communities - Measures Affecting Trade in Civil Aircraft, Executive Summary of the First Submission by the European Communities, Paras. 28-29 (Feb. 19, 2007).

之角色，無論在實質或形式上均有差異，更何況該等協定規範之內容亦不限於開發貸款。小組並表示歐盟四國雖設置國家層級專門機構，惟該等機構之資源並非僅供開發貸款之用。因而，小組認定美國所提之事證未能證明單一開發貸款計畫之存在（註六十四）。

(三) 禁止性出口補貼

美國指控 A380、A340-500/600 及 A330-200 機型開發貸款為出口補貼，違反 SCM 協定第 3 條。美國以 A380 為例，表示歐盟四國知悉 A380 機型開發係以出口為導向之開發計畫，且 A380 之預期銷售水平超出歐盟之內部需求——247 架，由此可知歐盟四國係將開發貸款之還款條件與預期出口量做連結，故美國認為歐盟四國係以出口實績做為提供開發貸款之要件，為禁止性補貼（註六十五）。

歐盟主張開發貸款契約中的償還條款相當中立，並未要求空中巴士僅得以出口銷售所賺取之價金償還貸款，空中巴士得基於商業自主性以任何一筆銷售價金償還貸款，而不論該筆交易是出口或歐盟內部市場所需（註六十六）。歐盟表示預期之出口銷售或航空器開發係以出口為導向之主張並不足以證明開發貸款之提供係以出口實績為要件，蓋依 SCM 協定註釋 4 之規範，不應單就對出口事業給予補貼之事實，即認定構成出口補貼（註六十七）。

爭端解決小組首先闡述第 3.1 條第(a)款及註釋 4 事實上出口補貼之認定基準。小組依循上訴機構於加拿大—航空器案中之見解，表示依註釋 4，事實上出口補貼之認定須符合三要件：一、授予補貼；二、「繫於」；三、實際上或預期之出口或出口盈餘。其中，最具核心性者為第二要件，蓋其反映第

註六十四：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.518-520, 531-531, 556-566, 576-580.

註六十五：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 346-351, 357, 360.

註六十六：EC First Written Submission, supra note 十四, Para. 616.

註六十七：Id. Para. 649.

3.1 條第(a)款中所要求之「條件性 (contingency)」，補貼之授予須以「實際或預期的出口或出口盈餘」為條件。然而，單有出口之預期並不足以證明補貼之授予是繫於出口之預期，補貼接受者之出口導向僅得作為認定之相關事實，須與其他事實綜合考量，不得僅以此為出口補貼之認定（註六十八）。

接著，小組依上述三要件檢視該些機型之開發貸款。關於第一要件，小組已於個別開發貸款契約部分認定有補貼之授予。針對第三要件，小組審查相關事證後表示，於空中巴士與歐盟四國簽訂該些開發貸款契約時，後者清楚知悉空中巴士係於全球市場上運作之公司，且該些機型之開發計畫將使空中巴士需要出口更多的產品。小組表示，由此可知歐盟四國預期各該機型之開發將使空中巴士獲取出口或出口盈餘。對於第二要件，小組認為政府授予補貼之「動機 (motivation)」與評估補貼授予是否「繫於」出口實績之認定高度相關，此可由兩造所提之證據及主張探知。在空中巴士與歐盟四國互相承諾之條件中，空中巴士應以銷售特定數量之航空器後所得之價金償還貸款，其須大量地出口以達該特定銷售數量，進而償還所有貸款。又，在歐盟四國預期空中巴士可償還所有款項之基礎上，加上其知悉空中巴士屬出口導向之公司，則於締結貸款契約時，其必將空中巴士須為大量出口銷售之事實納入考量，此即意謂：歐盟四國對提供開發貸款將產生空中巴士出口產品之結果持高度確定的態度。因而，小組認為以航空器銷售為還款條件之開發貸款的提供與歐盟四國對出口或出口盈餘之預期間，具一定程度之條件關係（註六十九）。然單有出口之預期並不足以證明補貼之授予是繫於出口之預期，須與其他事實綜合考量。小組於檢視其他證據後，僅裁決德國、西班牙及英國之 A380 機型開發貸款為事實上出口補貼，而駁回美國其他控訴（註

註六十八：Appellate Body Report, Canada- Measures Affecting the Export of Civilian Aircraft, WT/DS70/AB/R, Paras. 170-174 (Aug. 2, 1999); Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.640-648.

註六十九：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.651-660, 675, 678.

七十)。

對於法律上出口補貼之認定，小組依循上訴機構在加拿大—汽車案 (*Canada- Autos*) 所採之認定基準，認為須以訂定措施之法律文本、規範或其他法律工具為基礎判定，因此，小組認為美國以契約文本以外之資訊建構其控訴是不適當的，故駁回美國之控訴 (註七十一)。

四、EIB 貸款

美國控訴 EIB 提供予 EADS 之貸款以及於 1988 年至 1993 年之貸款為 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之財務補助 (註七十二)。美國主張 EIB 乃以其 3A 信用評等所取得之借款提供予 EADS，係以其借款成本、而非以商業利率貸放資金，且未向借款人收取承諾費 (*commitment fee*) 及未使用信用額度之費用。又，依歐洲投資銀行法第 18.1 條規定，在歐體條約第 267 條所訂之任務架構下，於 EIB 會員、或在歐盟會員國領域內執行之私營或公共投資計畫無法以合理條件自其他來源取得資金之限度內，EIB 應提供貸款 (註七十三)。美國表示，該規定即可證明 EIB 係以優於市場之條件提供貸款，構成 SCM 協定第 1.1 條第(b)款利益之授予 (註七十四)。最後，美國表示 EIB 在 2000 年創新倡議 (*Innovation 2000 Initiative, i2i*) 下授予 EADS 之信用額

註七十： Id. Paras. 7.680-689.

註七十一： Id. Paras. 7.705-714.

註七十二： US First Written Submission, *supra* note 十三, Paras. 396, 409.

註七十三： Statute of the EIB, art. 18(1): Within the framework of the task set out in Article 267 of {the EC} Treaty, the Bank shall grant loans to its members or to private or public undertakings for investment projects to be carried out in the European territories of Member States, to the extent that funds are not available from other sources on reasonable terms.

註七十四： US First Written Submission, *supra* note 十三, Paras. 398-404; USTR, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316)*, Second Written Submission by the United States of America, Paras. 260, 263, 265, 268 (June 28, 2007) [hereinafter US Second Written Submission].

度佔總貸放金額之三分之一，而 1988 年至 1993 年間之貸款則佔 EIB 於該期間在工業、服務及農業部門所有個人貸款貸放總額之 10%，均係以不成比例之大筆金額補貼 EADS，且 EIB 於決定是否貸放資金時擁有完全的裁量權、接受補貼之適格性 (eligibility) 並非自動給予，具 SCM 協定第 2 條特定性 (註七十五)。

歐盟表示因美國未能證明若干已清償之貸款如何授予利益及造成不利效果，故其主張美國並未建立表面證據。歐盟表示美國並未建立有效之商業基準，此係因美國以不充足之資料進行計量分析所致，且在美國所採之基準中，忽略了 EIB 會課予借款人與計畫相關 (project-related)、與融資相關 (finance-related) 及行政等三項額外義務，而一般商業市場之借款並無該等要求，應將該等義務價格化、計入 EIB 之融資利率中 (註七十六)。針對特定性之指控，歐盟主張 EIB 融資之提供並不對企業規模、產業、國籍等設限，且該些貸款之總額占 EIB 自成立時起之總貸放金額的比例甚低，非不成比例之補貼，並未違反 SCM 協定第 2 條 (註七十七)。

針對此措施，就已償還之貸款部分，小組駁回歐盟關於美國未能證明若干已清償之貸款如何授予利益之主張，小組依循上訴機構之見解，表示 SCM 協定第 7.8 條之用語為：補貼已造成 (has resulted) 不利效果，由「造成 (resulted)」一詞可知補貼之支付與後續之不利效果間存有時間落差，若不得於 WTO 爭端解決程序控訴已終止之措施，則受害會員難以獲得救濟 (註七十八)。

接著，小組檢視該等 EIB 融資是否為 SCM 協定下之補貼。針對貸款屬於 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之財務補助一點，美歐雙方並無爭執。在授予利益部分，小組先審視 EIB 之貸款運作模式，表示由其非獲利本質及提

註七十五：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 405-406, 418-420.

註七十六：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1073, 1076-1078.

註七十七：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1042-1046.

註七十八：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.772-773.

供資金予未能，以合理條件自其他來源取得資金之計畫可知，EIB 多提供貸款予較不可行、較難成功之計畫，由此可間接得出其貸款之報酬率乃低於一般商業投資人所要求者，因而有利益之授予。小組並檢視各貸款契約之條件，在 EADS 貸款部分，因 10 年期歐洲美元債券與 EADS 貸款之特徵較為相近，故小組採用美國所提出以歐洲美元債券為基礎、考量 EADS 信用評等之利率，認定因 EIB 所要求之利率低於市場放款人。小組表示不需要進一步將歐盟所提出之三項額外義務納入考量，蓋縱將該等義務計入，EADS 之貸款利率仍低於可比較之商業融資利率。此外，EIB 亦未收取承諾費，故有利益之授予。而在其餘貸款部分，小組亦認定 EIB 所要求之利率低於市場利率，且未收取風險貼水，有利益之授予（註七十九）。

最後，在特定性部分，針對第 2.1 條第(a)款，小組由條文文字出發，依該款中之「明確 (explicit)」一詞可知，並非所有限定補貼提供予特定企業之限制均落入第 2.1 條第(a)款，而須該等限制是清楚地描述、無模糊地帶。小組認為日本—動態隨機存取記憶體案 (*Japan-DRAMS*) 之小組見解有誤，該案小組認為當補貼機關於一般可得之補貼計畫 (generally available subsidy programme) 下進行裁量而授予補貼時，該補貼即具特定性。本案小組表示，若此為正確之認定基準，則凡授予機關進行裁量、提供補貼予特定企業，便落入第 2.1 條第(a)款，而不論主管機關是如何行使裁量權，然而，自第 2.1 條第(c)款可知，主管機關行使裁量權之方法係決定補貼是否具事實上特定性的考量因素之一，因此，於補貼授予及融資條件設定上行使裁量權並非法律上特定性之決定要素。於 EIB 貸款中，凡符合其政策目標者均可取得貸款，且是否放款係依據 EIB 程序及實體之運作原則，所有的貸款計畫係由相同的機關依同一評估標準審核，且諸多契約義務已事先訂於 EIB 之標準契約中。此外，EIB 之貸款並不對企業規模、國籍等設限，提供予廣大的經濟部門。

註七十九：Id. Paras. 7.729, 753-882, 885-886.

因此，小組駁回美國之控訴（註八十）。

小組接著檢視 EIB 貸款是否構成第 2.1 條第(c)款事實上特定性。關於該款第三種判斷因素「不成比例之大筆金額補貼」，小組認為欲為此等判定，須確認系爭補貼措施數額及「與其相對之整體間 (something else that is “a whole”)」的關係，以決定該數額是否不成比例。小組表示，依第 2.1 條第(c)款之文字內容及目的，授予補貼所依據之「補貼計畫」係進行「不成比例」分析之「整體」，惟因該款中並未清楚地規定應以「補貼計畫」為分析，由此可知並非在每一事實背景下均須以「補貼計畫」為比較之「整體」。此外，第 2.1 條第(c)款最後一句規定應考量「已實施補貼計畫 (the subsidy programme) 時間之長短」，由條文使用定冠詞“the”可知，該款第一及二種判斷因素「僅少數若干事業利用依補貼計畫」、「若干事業為補貼計畫主要利用者」中之「補貼計畫」乃授予補貼所依據者，而在第三種判斷因素未提及「補貼計畫」之情況下，此即隱含進行「不成比例」分析須考量諸多因素。然而，當爭議措施係於某特定補貼計畫下授予時，依第 2.1 條第(c)款最後一句，則應於該特定補貼計畫下為「不成比例」分析（註八十一）。

小組並表示，特定性之概念係決定於整體經濟部門下補貼是否廣泛可得，而非僅限於特定企業，應以此內涵解釋第 2.1 條第(c)款，因此，若特定補貼計畫之運作，尚未達一定時間而不足以得知該計畫對於經濟之影響，則以於計畫之所有實行期間中所提供之補貼數額進行分析可能並不適當。同理，如受補貼活動之重要性在經濟體有顯著之變動，則以一長期存在之補貼計畫為基準亦不適當。因而，小組認為，欲決定是否為不成比例之補貼，須視實際情況決定是否以特定計畫之全部實行期間或較短之期間為判定標準。另外，小組認為依第 2.1 條第(c)款最後一句，尚須將補貼機關轄區內經濟活動的多元性納入考量，當在一廣泛的補貼計畫下授予一個或數個企業之

註八十： Id. Paras. 7.919, 924-926, 928-929, 931.

註八十一： Id. Paras. 7.961-967.

補貼數額的比例顯然大於在諸多經濟部門下歸屬於受補貼企業之經濟活動的比例時，則補貼數額即為「不成比例之大筆金額補貼」(註八十二)。

關於第二種判斷要素「若干事業為補貼計畫主要利用者」，小組表示亦須將「補貼機關轄區內經濟活動的多元性」及「補貼計畫實施期間之長短」納入考量，因而，當補貼計畫在僅由少數產業組成之經濟體下運作時，則這些產業是補貼計畫之受益人未必代表其為主要使用者，而僅是反映該補貼機關管轄區域內經濟活動之多元化程度是有限的，反之，如經濟活動程度相當多元，僅有少數產業取得補貼之現象即代表這些企業為主要利用者。相同地，如將計畫實施期間之長短納入考量，相對較新的計畫之使用者數量必定較少(註八十三)。

小組依循上述論理，分別裁決 EADS 及 1988 年至 1993 年貸款之特定性。在 EADS 貸款部分，小組表示 EIB 在 i2i 下所為之放款僅是其融資行為之延續，均須符合 EIB 所欲達成之融資目標，美國並未詳細解釋 i2i 如何與 EIB 其他融資行為分離、而單獨成為一補貼計畫，此外，亦無證據顯示在 i2i 下之放款審核程序異於其他 EIB 融資，因此，小組認定 i2i 並非是補貼計畫，而應以 EIB 在歐體條約第 267 條下所為之整體放款為計畫，以此進行「不成比例」分析。惟此並不代表應如歐盟所述、以 EIB 自 1957 年起之所有融資為比較基準，而應將所有適當因素納入考量，在排除 EIB 之全球貸款、並慮及歐盟經濟活動之多元性後，小組認為 2002 年 EADS 貸款占 EIB 當年個人貸款之比例並不高。另外，就第二種判斷基準，小組依循前述論理，判定 EADS 並非補貼計畫主要使用者，因此，小組駁回美國之控訴(註八十四)。

在 1988 年至 1993 年貸款部分，小組認為美國所採之比較基準並不恰當，蓋「工業、服務及農業部門」並非單獨之補貼計畫，僅是 EIB 進行年度報告之分類項目。如小組於 EADS 貸款部分之見解，小組認定應以 EIB 在歐

註八十二：Id. Paras. 7.970, 972-972.

註八十三：Id. Paras. 7.975-976.

註八十四：Id. Paras. 7.983-986, 988-991, 994-996.

體條約第 267 條下所為之整體放款為計畫進行分析。小組審核相關數據，認定 1988 年至 1993 年之貸款金額僅占 EIB 於此 6 年間實際貸放金額之 2%。鑒於 EIB 係長期執行放款計畫，小組認為應以較 6 年更長之期間為比較，在納入其他年度之數據後，比例小於 2%，因此，小組認定該些貸款不具特定性，駁回美國之控訴（註八十五）。

五、基礎建設補貼

在基礎建設部分，美國表示空中巴士於開始開發 A380 機型時，即決定於 Hamburg-Finkenwerder 建立一組裝廠房，然因其於 Hamburg 之現有廠房係位於半島（peninsula）上，三面環繞著濕地及 Elbe 河，並無任何空間足以建造額外廠房，故 Hamburg 政府便將其中一面之 Mühlenberger Loch 濕地變更為工業用地，斥資約 7 億 5100 萬歐元（註八十六）。此外，美國指控德國 Bremen 政府提供 5000 萬德國馬克延長 Bremen 機場之跑道，以容納空中巴士運載機翼之運輸機（註八十七）。

針對法國，美國控訴法國政府支出 1 億 5800 萬歐元將空中巴士 Toulouse 總部旁之農業用地及 Blagnac 機場變更為 AéroConstellation 航太工業區。美國依據公開資訊，表示法國以低於市價之售價將 AéroConstellation 中 49 公頃之土地賣給空中巴士，並將道路、飛機滑行道、停機坪等公共利益設施（General Interest Equipment, EIG）以低於市場行情之價格出租與空中巴士。此外，美國並指控法國斥資 4900 萬歐元改善三條道路——RD901、RD902、

註八十五：Id. Paras. 7.1001-1007.

註八十六：USTR, European Communities and Certain Member States- Measures Affecting Trade in Civil Aircraft, Executive Summary of the First Submission of the United States of America, Para. 45 (Nov. 25, 2006) [hereinafter Executive Summary of U.S.], at <http://www.ustr.gov/trade-topics/enforcement/dispute-settlement-proceedings/wto-dispute-settlement/measures-affecting-t-0>.

註八十七：Id. Paras. 46, 48.

RD963，以使空中巴士能更有效率地運輸 A380 之零件（註八十八）。

除上述措施外，美國尚指控歐盟四國提供數筆補助金予空中巴士及 EADS，包括：德國下薩克森州授予空中巴士 600 萬歐元，協助其擴張在 Nordenham 之廠房；英國威爾斯政府提供 1950 萬英鎊予 BAE System，用以支持其於 Broughton 之 A380 機翼生產；西班牙地方及區域政府授予空中巴士及 EADS 約 2 億 3000 萬歐元之資金，協助此二者擴張或現代化位於 Puerto de Santa Maria、Illescas、Puerto Real 及 La Rinconada 之廠房（註八十九）。

對於上述指控，歐盟主張會員國之地方政府每年均提供大量的基礎建設，而美國於其成立小組之請求中僅控訴歐盟四國基礎建設構成補貼、未指明具體措施。歐盟認為美國就此部分之控訴不符合 DSU 第 6.2 條之要求，因此請求小組將此部分排除在審理範圍之外（註九十），以下將分述美歐就德國、法國、英國及西班牙基礎建設措施所為之法律攻防以及小組裁決。

（一）Hamburg 政府將濕地變更為工業用地

美國認為 Hamburg 政府將濕地變更為工業用地之措施構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款之財務補助，並表示因商業不動產投資人將不會進行此種投資，且此政府之用地變更將使得空中巴士節省 7 億 5100 萬歐元之開發成本，故授予空中巴士利益、符合 SCM 協定第 1.1 條第(b)款。美國主張空中巴士所支付之租金並不足以使 Hamburg 政府回收其投資並取得一定之市場報酬，故有利益之授予。最後，美國主張因該用地變更係為提供空中巴士建造 A380 組裝廠，具法律特定性。又，因 Hamburg 政府運用裁量權、專為空中巴士打造該用地，且空中巴士是唯一座落於該用地之公司，故具事實上特定性（註九十一）。

註八十八：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 456, 458, 464, 481.

註八十九：Executive Summary of U.S., supra note 八十六, Paras. 49-59.

註九十：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 697-698, 703, 705.

註九十一：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 430, 432-437, 439-442, 444.

針對上述指控，歐盟表示「一般基礎建設」之認定基準應為：政府是否對一般公眾使用訂有特定的限制。歐盟主張應採二階層之分析方式：第一、政府建立一般基礎建設；第二、政府可能明確地設限、僅特定公司得以使用該設施。第二階層之存在未必會使該建設不具一般性，應獨立考量該暫時性之專屬使用權，以決定專屬使用權授予本身是否構成商品或勞務之提供（註九十二）。歐盟主張因 Hamburg 港之貨櫃運輸需求漸增，原有腹地已不足以因應貨櫃集散場之運作，Hamburg 政府乃顧及一般大眾之利益而開發該濕地。此外，於空中巴士與 Hamburg 政府之土地租賃契約到期後，Hamburg 政府尚可將該用地出租予其他使用者，因而，該濕地之開發為一般基礎建設（註九十三）。歐盟並表示港口開發係政府之公共任務，美國不應以市場投資人不會進行此種投資為由而控訴 Hamburg 政府授予 Airbus Germany 利益，應以該用地之出租條件、而非以政府成本決定是否授予補貼（註九十四）。

小組首先依 VCLT 第 31 及 32 條闡釋「一般基礎設施」之內涵，其於查閱字典後，認為「一般基礎設施」係指設施非僅提供予單一或有限的實體，而係所有或幾近所有實體均可利用。小組表示，不論是法律上或事實上之限制，於判定是否為「一般基礎設施」，均是相當重要之考量指標，此外，尚應將基礎設施之形態與本質、設置基礎設施之背景、是否為特定團體之需求而設等因素納入考量。小組並表示，歐盟所提之「基於公共政策目標、促進經社發展而提供基礎設施」並非決定設施是否具一般性之指標，蓋政府大多基於上述考量而提供設施。進而，小組認為並無任何形式之基礎設施的本質是一般的，而須依個案判定（註九十五）。

註九十二：Europa, European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316), Second Written Submission by the European Communities, Paras. 331-333, 338-340 (June 28, 2007) [hereinafter EC Second Written Submission].

註九十三：Id. Paras. 351-353.

註九十四：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 775, 778-779, 782, 792; EC Second Written Submission, supra note 九十二, Paras. 359-362.

註九十五：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1036-1039, 1043-1044.

接著，小組依循上述論理決定濕地變更是否屬一般基礎設施。小組認為，Hamburg 政府開發鄰近空中巴士現有廠房的濕地之目的在於：使空中巴士毋須創設新的土地即可擴張現有廠房。此外，依德國之法規，該用地除提供予航太產業使用外，難以供其它產業利用。因而，小組認定該濕地變更非屬一般基礎設施，落入 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款。在授予利益部分，小組依循上訴機構之見解，認為應以財務補助是否使接受者處於較無該補助時更具優勢之地位，作為「授予利益」之認定標準。小組認同美國之主張，表示應將濕地開發之成本納入考量以決定租金是否低於市場行情，蓋市場投資人係以此方式計算租金，並非如歐盟所述是以「政府成本 (cost to government)」之概念判定授予利益與否。由於濕地開發所投資之成本大於 Hamburg 政府所收取之租金數倍，故小組認為該政府所授予之利益為空中巴士實際支付之租金與政府投資所應收取之合理報酬間的差距，構成第 1.1 條第(b)款。最後，因歐盟並不否認該用地係特別提供予空中巴士，故小組認定構成第 2.1 條第(a)款 (註九十六)。

(二) Bremen 政府延長機場跑道

美國認為此專為空中巴士運輸機翼之用而延長機場跑道之措施構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款，且因僅空中巴士使用跑道之全部長度，而 Bremen 機場並無任何法規向空中巴士收取額外起降費，故有利益授予。最後，因係專為空中巴士而延伸該跑道，故具 SCM 協定第 2 條特定性 (註九十七)。

歐盟表示跑道之延長係一般基礎建設，蓋 Bremen 政府可提供其市民現代化之航運設施及服務。此外，縱使認定空中巴士使用該跑道將落入 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)條中，Bremen 政府亦未授予空中巴士任何利益，蓋

註九十六：Id. Paras. 7.1080-1084, 1090-1097.

註九十七：US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 451-454.

空中巴士係依據 Bremen 機場之一般費用表支付費用（註九十八）。

小組審查美歐所提出之事證後，認定 Bremen 政府延長該跑道乃為因應空中巴士運輸機翼之需求。雖如歐盟所言，跑道之延長可使該地區增加 500 個工作機會，惟此公共利益並不足以證明該項工程構成一般基礎設施，蓋政府多以達成公共政策目的為名運用國家財政收入。此外，依相關法規，跑道延長之部分僅空中巴士得以使用。因此，小組認定跑道延長落入 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款。在授予利益認定部分，小組認為雖空中巴士依機場之一般費用表支付費用，然該筆費用並未包括其專屬使用跑道延長部分之對價，故有利益之授予。最後，因跑道係專為空中巴士而延長，落入第 2.1 條第(a)款特定性之規範（註九十九）。

(三) AéroConstellation 航太工業區

美國主張法國將 AéroConstellation 航太工業區之部分土地售予空中巴士及將該工業區內之 EIG 出租予空中巴士均構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款。美國表示，該工業區每平方公尺之建造成本為 74 歐元，然法國政府卻以低於該成本之價格出售土地；而在 EIG 出租部分，法國政府每年收取之租金約為 310 萬歐元，此租賃價格僅足以填補建造成本，因而，不論是土地出售或 EIG 出租，均授予空中巴士利益。接著，美國主張因該工業區及 EIG 均專為空中巴士而設，故具法律上特定性。又，因座落於該工業區者均為航太公司，且主要使用者係空中巴士，故具事實上特定性，落入 SCM 協定第 2 條（註一百）。

歐盟表示法國境內有許多僅針對特定產業發展之工業區，惟此並不影響工業區所具有之一般性本質，蓋各產業工業區之設立均係一般產業發展政策

註九十八：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 862-864, 870-874.

註九十九：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1116-1121, .

註一百： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 463, 466-479; US Second Written Submission, supra note 七十四, Paras. 409-410.

之一部分，因此，雖 AéroConstellation 航太工業區設立之目的是在強化航太產業，然其仍屬一般基礎建設（註一百零一）。歐盟並主張土地售價與 EIG 租金均符合市場行情，無利益之授予（註一百零二）。

小組重申，對於一般基礎建設之認定，僅工業區係依合法的經濟發展政策設置、該設置並有利於大眾之論點，並無法證明 AéroConstellation 航太工業區之提供屬一般基礎設施。小組認為並無證據顯示若無法國政府欲於 Toulouse-Blagnac 機場附近提供空中巴士 A380 組裝廠房之事實，其仍願意設置該工業區。因此，AéroConstellation 航太工業區之開發與區內 EIG 之設置係專使空中巴士得於較佳之位置組裝 A380 而設，並非一般基礎設施，落入 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款（註一百零三）。

接著，關於第 1.1 條第(b)款之認定，小組表示所有法國政府開發該工業區所投入之成本均須納入考量，如 Hamburg 政府將濕地變更為工業用地之部分所述，此並非採用「政府成本」之概念判定授予利益與否，而僅在於反映市場投資人之定價方式。依此標準，小組認為法國政府出售工業區之價格與 EIG 之租金皆低於市場行情，有利益之授予，為第 1 條之補貼。又，因該工業區乃專為空中巴士組裝 A380 而設，故系爭措施具 SCM 協定第 2.1 條第(a)款特定性（註一百零四）。

(四) 道路改善

美國主張道路改善構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款，且因空中巴士係免費使用該些道路，因而有第 1.1 條第(b)款利益之授予。美國並主張因道路改善是廣義 AéroConstellation 計畫之一部分，係專為工業區內之空中巴士

註一百零一： EC Second Written Submission, supra note 九十二, Paras. 378-380.

註一百零二： Id. Paras. 388, 390, 392; EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 922-923, 927-928, 936-937.

註一百零三： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1176-1179.

註一百零四： Id. Paras. 7.1187-1191.

及航太公司而建造，故具第 2.1 條第(c)款事實上特定性（註一百零五）。

對此控訴，歐盟主張縱一般基礎建設之改善僅使有限的使用者獲益，然只要大眾仍可使用該設施，則該改善措施並不會改變設施之一般性（註一百零六）。因而，歐盟主張道路改案亦為一般基礎建設，蓋該些道路之使用並無設限，且於工業區內設廠者亦無使用特權。另外，歐盟表示該些道路改善工程並非專為 Airbus France 或工業區內之其他廠商而進行，不落入 SCM 協定第 2.1 條（註一百零七）。

對於上述爭議，小組認同歐盟之主張，認為雖工業區內之業者為該些道路之主要使用者，惟法國政府並未對道路使用作出任何限制，且該些道路乃一般道路環路之一環，難以證明工業區內業者之使用頻率高於其他使用者，因而，小組裁決道路改善為一般基礎設施，不構成補貼（註一百零八）。

(五) 德國、英國及西班牙之區域補助

1. 美歐雙方之法律主張

(1) 德國下薩克森州授予空中巴士 600 萬歐元

美國控訴此補助構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之資金直接移轉，並援引美國—高地棉案之小組裁決，主張補助金之提供使接受者在市場上取得較具優勢之地位，故有 SCM 協定第 1.1 條第(b)款利益之授予。又，因此授予係特別協助空中巴士擴張 A380 之生產設備，故具 SCM 協定第 2 條特定性（註一百零九）。

歐盟主張美國援引之資料有誤，事實上，係下薩克森州政府於

註一百零五： US Second Written Submission, supra note 七十四, Para. 399; US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 483-485.

註一百零六： EC Second Written Submission, supra note 九十二, Para. 334.

註一百零七： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 940, 946-947.

註一百零八： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1194-1196.

註一百零九： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 487, 489.

2002年5月14日提供600萬歐元予Airbus Germany擴張廠房，此係基於區域援助計畫、以空中巴士須創造永久之工作機會為條件而提供補助，並非特別提供予Airbus Germany。歐盟承認該等計畫係提供補助予坐落於特定地區之公司，惟並非提供予該些地區之特定企業，故不具SCM協定第2.2條地理特定性。此外，因該等計畫符合第2.1條第(b)款之規定，故不具法律上特定性（註一百一十）。

(2) 英國之補助

美國控訴英國威爾斯政府提供1950萬歐元予BAE System、用以支持其於Broughton之A380機翼生產，認此措施構成SCM協定第1.1條之補貼。又，美國主張該筆補助是因Airbus UK未成功地申請區域選擇協助（Regional Selective Assistance, RSA），在政治壓力及BAE System威脅將A380機翼移至德國生產之壓力下，威爾斯政府特別提供予BAE System，故具SCM協定第2條特定性（註一百一十一）。

歐盟表示該筆資金係由職業訓練補助及商業場所改善補助所構成，補助對象並無設限，亦非提供予特定區域之若干事業，故不具第2.1條第(a)款法律上特定性。此外，Airbus UK所得之職業訓練補助僅佔威爾斯政府於會計年度2001-2006年該種補助總支出之0.21%，非不成比例地補貼Airbus UK，而在商業場所改善補助部分，Airbus UK僅是128家受補助公司中的一家，均不具第2.1條第(c)款事實上特定性（註一百一十二）。

(3) 西班牙之補助

美國認為西班牙地方及區域政府所提供之補助金構成SCM協定第1.1條之補貼（註一百一十三）。美國並主張該等補助均具特定性：

註一百一十： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 880-882, 896-897.

註一百一十一： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 487, 490-493.

註一百一十二： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 984-985, 993-996.

註一百一十三： US First Written Submission, supra note 十三, Para. 487.

在西班牙政府、Andalusian 或 Castilla-LaMancha 對 Sevilla、Puerto Real、Illescas、Puerto de Santa Maria 及 La Rinconada 所提供之補助金部分，因該等補助均係依據授權補助遭遇特定經濟困難或劣勢地區之法規、或依特定地區發展計畫所為，故具 SCM 協定第 2.2 條地理特定性；而關於 Andalusian 於 2004 年 10 月提供 EADS 補助之部分，美國認 Andalusian 提供補助金係促進航太產業於其科技暨航太園區設廠計畫之一部分，故該補助限於特定產業，落入 SCM 協定第 2.1 條及第 2.2 條（註一百一十四）。

對上述指控，歐盟主張依 SCM 協定第 2.2 條之規定，限於「特定地理區域 (designated geographical region)」之「若干事業 (certain enterprises)」始可獲得之補貼始具有特定性，而非限於「事業 (enterprises)」或「所有事業 (enterprises)」，此係因第 2.1 條序文已將「若干事業」定義為「單一事業或產業、或一群事業或產業」，因而，僅補貼提供予某特定地理區域內的某部分之企業 (a subset of enterprises) 時，始具特定性。依西班牙第 50/1985 號法律，西班牙政府下之補助並未清楚地限定僅特定區域始可獲得之補貼，故不具特定性（註一百一十五）。此外，不論是 Andalusian 於 2001 年 7 月、2002 年 7 月或 Castilla-LaMancha 政府之補助，均非提供予特定產業或企業，亦無適用區域限制，因而不具 SCM 協定第 2.1 條第(a)款法律特定性、第 2.2 條地理特定性。在 Andalusian 政府於 2003 年 7 月之補助部分，雖非 Andalusian 內之所有區域均可獲得該補助，惟該政府係依失業水平等客觀標準發放補助金，符合 SCM 協定第 2.1 條第(b)款，故不具特定性。最後，關於 Andalusian 於 2004 年 10 月之補助授予 Airbus Spain 利益之指控，歐盟表示該筆補助之接受者係 EADSCasa，

註一百一十四： Id. Paras. 494-513.

註一百一十五： EC Second Written Submission, supra note 九十二, Paras. 400-404.

其將該補助金用於與 LCA 無關之活動，故並未授予 Airbus Spain 利益（註一百一十六）。

2. 小組裁決

在補貼認定部分，對於美國上述指控，除 Andalusian 於 2004 年 10 月所為之補助外，歐盟均不否認，故小組認定該些補助為 SCM 協定第 1 條之補貼。而關於 Andalusian 2004 年 10 月之補助，小組認為美國所提之證據已足以證明該補助授予 EADSCasa 利益，雖歐盟表示該筆補助之多數資金係用於軍用飛機，惟由此論述即可得知亦有資金挹注於與 LCA 相關之活動。因此，所有美國控訴之區域補助均為 SCM 協定第 1 條下之補貼（註一百一十七）。

在特定性部分，小組首先闡釋第 2.2 條地理特定性之內涵。小組認為依該條之上下文、目的與宗旨，可清楚得知凡提供予某特定地理區域之補貼，即便提供予該地區內之所有企業，仍具特定性。小組表示，如採歐盟之見解，則地區機關授予特定地區補貼之提供須限於該特定地區某些之企業時，始具特定性，然而，如國家機關授予補貼予其轄區內之某些企業時，不論該些企業是否座落於特定地區，依 SCM 協定第 2.1 條之規定，即具特定性，如此將架空第 2.1 條第(a)款。又，小組贊同美國之看法，認為如依歐盟之見解，將使第 8.2 條第(b)款被架空，蓋在歐盟之解釋下，如提供予特定區域之補貼在該區域內不具特定性，則於進行第 2.2 條之分析時，即會先認定為不具特定性，依此邏輯，SCM 協定何須規範不利地區補貼為不可控訴補貼，故歐盟之主張並不可採。另外，關於第 2.1 條第(b)款與第 2.2 條之階層問題，小組表示，SCM 協定中並無任何文字指出：構成第 2.2 條者須進一步於第 2.1 條第(b)款下檢視，故駁回歐盟之主張（註一百一十八）。

小組以上述對特定性所採之判準，認定：(1) 德國下薩克森州政府之補

註一百一十六： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 960-983.

註一百一十七： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1213-1218.

註一百一十八： Id. Paras. 7.1223-1226.

助；(2) 西班牙政府在 Sevilla、Puerto Real、Illescas、Puerto de Santa Maria 及 La Rinconada 之空中巴士所提供之補助；(3) Andalusian 於 2002 年及 2003 年 7 月、2004 年 10 月提供在 Sevilla 及 Puerto Real 之空中巴士之補助；以及 (4) Castilla-LaMancha 對在 Illescas 之空中巴士所提供之補助，均係提供予特定地理區域內的企業之補貼，構成第 2.2 條。而在 Andalusian 於 2001 年 7 月提供在 Puerto de Santa Maria 之空中巴士之補助，小組則認為美國所提出之證據不足，故駁回此項控訴（註一百一十九）。在英國威爾斯政府之補助部分，小組認為歐盟已提出充分證據證明該補助係一般性補助，補助對象並無設限，亦非提供予特定區域之若干事業，故不具第 2.2 條地理特定性（註一百二十）。

六、債務免除

美國指控德國政府於 1998 年免除 Deutsche Airbus 約 77 億德國馬克之債務。美國表示至 1998 年止，Deutsche Airbus 已積欠德國政府至少 94 億德國馬克。德國政府為強化 Daimler 子公司 DASA 與 CASA 及 Aérospatiale 合併時之談判基礎，因而分別於 1997 年及 1998 年與 Deutsche Airbus 締結二份契約，藉由結算（settle）債務以改善其資產負債表。於 1997 年之契約中，德國政府同意接受 Deutsche Airbus 以 14 億德國馬克償還 15 億之開發貸款；而於 1998 年之契約中，其同意 Deutsche Airbus 僅以 17 億 3500 萬之還款金額結算 94 億之債務，故德國政府免除 Deutsche Airbus 債務之總金額為 77 億德國馬克（註一百二十一）。美國援引韓國—造船案（*Korea-Shipbuilding*）之小組裁決，表示債務免除有如現金補助，因而構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之財務補助，且授予 Deutsche Airbus 利益。又，該債務免除係特定、僅適

註一百一十九： Id. Paras. 7.1235-1237.

註一百二十： Id. Paras. 7.1241-1243.

註一百二十一： US First Written Submission, *supra* note 十三, Paras. 515, 530-531.

用於 Deutsche Airbus，故具備第 2 條特定性（註一百二十二）。

歐盟主張德國政府於 1998 年與 Deutsche Airbus 間之償還額度係依具高度聲望的國際審計機構之評估而定，是一筆反映公平市場價值之結算金額，因而該結算並未授予 Deutsche Airbus 任何利益（註一百二十三）。

就此爭點，小組首先引述上訴機構於日本—動態隨機存取記憶體案中對 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款「資金 (fund)」所為之闡釋，上訴機構認為「資金」不僅包括金錢 (money)，尚涵蓋財務資源 (financial resource) 或其他財務請求 (financial claims)。政府所擁有之債權係其對債務人之財務請求，債務之結算將消除債務，因而小組認此為資金直接移轉，構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款。接著，於授予利益之認定，小組認為歐盟已證明該筆債務結算符合市場結算條件，而美國亦未對此加以反駁，因此駁回該筆債務結算授予 Deutsche Airbus 利益之控訴（註一百二十四）。

七、股本投入及股權移轉

(一) 法國股本投入

美國主張法國政府四次股本投入均為 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款資金之直接移轉。又，因 Aérospatiale 於該期間內之財務狀況不良，故法國政府該等投資行為不符合第 14 條第(a)款之一般投資實務 (usual investment practice)，而有利益之授予。最後，因法國政府係特別投資 Aérospatiale，故具備 SCM 協定第 2 條特定性（註一百二十五）。

歐盟首先主張因美國於書狀中並未解釋該等措施之利益如何移轉至 Airbus SAS 而對其產業造成不利影響，故認為美國並未建立表面證據、請求

註一百二十二： Id. Paras. 532-536.

註一百二十三： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1172, 1175-1176.

註一百二十四： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1317, 1321-1322.

註一百二十五： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 567-606.

小組駁回此等控訴(註一百二十六)。接著，歐盟表示，美國依據 Aérospatiale 過去的財務表現、認定法國政府之資本注入不符合一般投資實務之主張是錯誤的，原因有二：其一為，雖 Aérospatiale 於 1990 年代早期因產業衰退而致其財務狀況不佳，然其於 1987 年、1988 年、1991 年及 1996 年均處於獲利狀態；其二，美國所定義之一般投資實務有瑕疵，投資者係依據未來之期望、而非過去之表現作決策。因而，該些股本投入係符合一般投資實務，並未構成補貼(註一百二十七)。

小組首先駁回歐盟「利益移轉」之主張，認為：一旦認定該等股本投入授予 Aérospatiale 利益，則即授予 Airbus SAS 利益，美國毋須證明利益由 Aérospatiale 移轉 Airbus SAS(註一百二十八)。小組認定該些股本投入為 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款資金直接移轉。關於利益授予與否之判斷，小組表示，評斷一家公司財務表現之方式有數種，包括：過去之財務狀況。小組認為 Aérospatiale 之財務表現確實不佳，且歐盟亦未否認美國所提出數據之正確性。又，雖歐盟所提之未來市場預測是樂觀的，然該些預測係針對整體市場狀況、未列明預測之基礎為何，且非專為 Aérospatiale 之營運為分析，故證據價值不高。因而，小組認定在該等財務狀況下，私部門投資者將不會投入股本，故法國政府之股本投入不符合一般投資實務、授予 Aérospatiale 利益。最後，小組表示因該等股本投入係特別提供予 Aérospatiale，落入第 2.1 條第(a)款，因而裁決該四次之股本投入為特定補貼(註一百二十九)。

(二) 法國股權移轉

美國主張法國政府將其所擁有之 Dassault Aviation S.A. 45.76%的股份移

註一百二十六： EC First Written Submission, supra note 十四, Para. 1109.

註一百二十七： Id. Paras. 1111-1113, 1131, 1136-1140, 1164.

註一百二十八： 理由詳見本文第參部分第二個爭點「利益移轉與補貼之消除」之分析。

註一百二十九： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1352, 1359-1360, 1363-1375, 1379.

轉予 Aérospatiale 為資金之直接移轉，構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款。又，因 Aérospatiale 於該期間內之財務狀況不良，故法國政府該等行為不符合一般投資實務，而有利益之授予。最後，因法國政府係特別投資 Aérospatiale，故具備 SCM 協定第 2 條特定性（註一百三十）。

針對上述指控，歐盟提出二點反駁。第一，歐盟表示法國政府係以其於 Dassault Aviation S.A. 45.76%之股份、依一定比例交換 Aérospatiale 之股份，目的在於促進法國航太產業之整併及民營化。在股權交換之前，Aérospatiale 之股份完全由法國政府持有，故股權交換之結果並未改變法國政府為 Aérospatiale 實質經營者之地位。第二，歐盟主張在 Aérospatiale 與 MHT 合併、組成 ASM 時，投資銀行係分別評估 Dassault Aviation 及 Aérospatiale 之價值，並以該評估結果計算 ASM 公開釋股之股價，該 45.76%股份之價值已充分反映在 ASM1999 年公開釋股之價格上，故法國政府已獲得合理補償。因此，歐盟主張法國政府移轉股份並無利益之授予、不構成補貼，請求小組駁回美國之指控（註一百三十一）。

小組首先依循上訴機構之見解，表示 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之「資金」不僅指金錢，尚含括財務資源或其他財務請求。小組將公司股份視為對於公司收入之財務請求，因而認定該股份移轉為資金直接移轉，構成第 1.1 條第(a)(1)(i)款。接著，在授予利益認定部分，小組表示該股份移轉之目的在於盡早達成 Aérospatiale 私有化之計畫。小組認為雖 Aérospatiale 於 1996 及 1997 年之財務狀況已有改善，然改善之幅度尚未達到在缺少該股份移轉下、可吸引私部門資金之程度。此外，Aérospatiale 與 MHT 合併組成 ASM 時，投資銀行係於 1999 年估價，發生在該股份移轉之後，且投資銀行並未分析法國政府「分別持有 Aérospatiale 與 Dassault Aviation 股份」或「結合該二公司之股份」之差異。因此，小組認定私部門投資者並不會為該投資，法

註一百三十： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 607-620.

註一百三十一： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1165-1169, 1171.

國之措施不符合一般投資實務，有利益之授予。最後，小組表示因該筆股權移轉係特別提供予 Aérospatiale，構成第 2.1 條第(a)款，為特定補貼（註一百三十二）。

(三) 德國股本投入

美國控訴德國透過 KfW 以 5 億 500 萬德國馬克取得 Deutsche Airbus 20% 之股份，認為該股本投入係資金之直接移轉，構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i) 款。再者，美國表示，雖 SCM 協定第 1.1 條第(b)款並未規定股本投入是否授予利益之基準，然可依協定上下文、即第 14 條第(a)款決定，凡符合一般投資實務者，不應視之為授予利益。美國主張，於德國政府投入股本時，Deutsche Airbus 之財務狀況不佳。MBB 於 1988 年底之股東權益低於 9 億馬克，然其負債卻超過 36 億馬克。美國認為該些事實均可顯示德國政府之投資不符合一般投資實務，故有利益之授予。最後，美國表示因德國政府行使裁量權而購買 Deutsche Airbus 股份，故具備 SCM 協定第 2 條特定性（註一百三十三）。

針對此部分之指控，歐盟主張該國政府透過 KfW 購買 20% Deutsche Airbus 新發行股份之價格，與 Daimler 透過 MBB 購買 80% 新發行股份之股價並無不同，依據 SCM 協定第 14 條第(a)款，德國政府之投資決定符合一般投資實務，因而該投入股本之行為並未授予 Deutsche Airbus 利益（註一百三十四）。

小組首先認定該股本投入構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之資金直接移轉。於授予利益之認定，小組依循上訴機構之見解、依 SCM 協定第 14 條第(a)款是否符合一般投資實務加以判定。小組認為，在 KfW 投資之際，Deutsche Airbus 之財務狀況相當惡劣，且面臨極大的匯兌風險。又，並無證

註一百三十二： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1403, 1408-1409, 1412-1413.

註一百三十三： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 543-548.

註一百三十四： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1215-1216.

據顯示「Daimler 透過 MBB 購買 80%新發行股份之股價」可被視為 Daimler 以每股 2.72 德國馬克購買 Deutsche Airbus 之股份，因而，小組駁回歐盟之主張，認為該股本投入並不符合一般投資實務，構成 SCM 協定第 1.1 條第(b)款。在特定性部分，小組表示雖美國未具體指明該措施構成第 2 條何款規定，然由美國之主張可知其所控訴者為協定第 2.1 條第(a)款，而歐盟對此控訴亦未提出任何反駁，因而小組認定 KfW 之股本投入為特定性補貼（註一百三十五）。

(四) 德國股權移轉

美國指控德國政府於 1992 年無償移轉 20%Deutsche Airbus 之股份予 DASA，為 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款之資金之直接移轉。又，因該些股份係無償移轉，故有利益之授予。最後，因該股份移轉係德國政府與 Daimler 協商、補償其因匯率保證機制之廢除所遭受之損失，故具備 SCM 協定第 2 條特定性（註一百三十六）。

對於上述指控，歐盟表示股權移轉對 Deutsche Airbus 而言，不過是股份由一股東移轉至其他股東，對其財務並無任何重大影響（註一百三十七）。歐盟主張於 1989 年，Daimler 即已承諾買入 KfW 於 Deutsche Airbus 所持有之股份。1992 年 GATT 小組對匯率保證機制作出裁決後，德國政府旋即與 Daimler 協商並修正 1989 年之 Deutsche Airbus 重建套案（註一百三十八），而後 Daimler 即以公平市價透過 MBB 買入 KfW20%之股份，並非無償移轉

註一百三十五： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1272, 1275-1277, 1280-1281, 1288-1290.

註一百三十六： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 550-556.

註一百三十七： EC First Written Submission, supra note 十四, Para. 1203.

註一百三十八： 1989 年重建套案（restructuring package）係指德國政府為健全 Deutsche Airbus 之財務狀況、移轉與 Deutsche Airbus 相關之財務風險至私人企業所採取之一系列措施，匯率保證機制、暫時性之投入股本等等均包括在內。詳請參見歐盟首次訴狀第 1177 段至 1182 段。

股份 (註一百三十九)。

2、小組裁決

小組將公司股份視為對於公司收入之財務請求，因而認定該股份移轉為資金直接移轉，構成第 1.1 條第(a)(1)(i)款。在授予利益認定部分，小組認為雖該股份並非無償移轉，惟可合理推斷的是：因歐盟承認 1992 年之股份移轉係為維持 Daimler 在 1989 年 Deutsche Airbus 重建套案之權利、彌補廢除匯率保證機制所造成之損失，因而可認定該筆股份移轉係以低於該些股份市值之價額進行，構成 SCM 協定第 1.1 條第(b)款，授予 DASA 利益，進而授予 Airbus SAS 利益。最後，在特定性部分，如同德國股本投入一般，雖美國亦未具體指明該措施構成第 2 條何款規定，然由美國之主張可知其所控訴者為協定第 2.1 條第(a)款，蓋股份移轉之對象限於 DASA。又，歐盟對該指控未為反駁，故小組裁決該股份移轉構成特定性補貼 (註一百四十)。

八、研發補貼

(一) 歐盟之措施

美國控訴歐盟在 ECFP 2-6 下提供空中巴士研發補助金係資金之直接移轉，授予空中巴士利益，構成 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。最後，美國主張因每一期之 ECFP 中均專為航太產業編列預算，故具法律特定性；又，在該預算下，該補助金之主要使用者均係空中巴士，故具事實上特定性 (註一百四十一)。

對於上述指控，歐盟主張 ECFP 2 及 ECFP 3 下之研發資助係於 1995 年以前提供，因此並不落入 SCM 協定之適用範圍。而對於美國主張 ECFP 落入 SCM 協定第 2.1 條第(a)款、具法律特定性之指控，歐盟以下列理由反駁：

註一百三十九： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1206-1209.

註一百四十： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1291, 1298-1301.

註一百四十一： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 651-653.

第一、ECFP 提供資助之對象並未限定於特定之企業或產業，且各期之 ECFP 資金係依據該期之研發目標分配。在 ECFP 6 中，航太研發僅為共同體研究聚焦暨整合次計畫下的一個研究領域；而在 ECFP 2 至 ECFP 5 中，並未專為航太產業編列預算。第二、縱使歐盟專為航太產業編列預算，此不代表該補助具法律上特定性。預算之編列僅為避免對特定部門提供不成比例之補助金，防免該補助被質疑具事實上特定性。歐盟主張應以整體計畫來決定是否具 SCM 協定第 2.1 條第(a)款法律上特定性，否則，必然分配預算予各研究領域之範圍廣大的研發計畫將永遠被認定為具法律上特定性。同樣地，針對美國僅以補助主要使用者為航太產業、主張 ECFP 具事實上特定性之控訴，此亦是美國未以整體計畫做特定性分析而得之錯誤結論，事實上在各期 ECFP 中，航太部門所取得資金佔整體計畫發放總金額之比例相當微小，故並不具事實上特定性（註一百四十二）。

對此爭議，小組首先表示 ECFP 2 及 ECFP 3 是否受 SCM 協定規範之問題，其已於初步爭點部分為裁決，於此不再贅述。而關於 ECFP 2-6 之補助，歐盟並不爭執，故小組認定該些補助構成 SCM 協定第 1.1 條補貼（註一百四十三）。

在特定性部分，小組認為，所有 ECFP 之共同特徵為：計畫均於單獨之法律文件下執行，歐盟執委會係依據該些文件授予空中巴士補貼，因而應將該些文件所設立之法律體制視為第 2.1 條第(a)款之「機關運作所遵循之立法（legislation pursuant to which the granting authority operates）」¹⁴。又，小組表示，雖各期 ECFP 均以提升歐盟研發活動為目標，然該些法律機制確實劃歸特定部門別之專用資金，此種資金分配形同為提供航空部門研發資金而提列預算，而明確地將資金使用者限縮在航太業者，因而，小組認定各期 ECFP 具第 2.1 條第(a)款法律特定性。最後，小組表示基於訴訟經濟之考量，其不

註一百四十二：EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1223, 1243-1245, 1051-1052; EC Second Written Submission, supra note 九十二, Paras. 624-629.

註一百四十三：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1492, 1496-1497, 1501.

審查第 2.1 條第(c)款 (註一百四十四)。

(二) 德國之措施

1. 美歐雙方之法律主張

(1) LUFO I-III

美國指控德國聯邦政府在 LUFO I-III 下提供空中巴士 2 億 1700 萬歐元之研發資金，為 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。又，該補助金係提供予空中巴士或航太產業，故具 SCM 協定第 2 條特定性 (註一百四十五)。

針對此一控訴，歐盟認為美國膨脹該研發補助數額，表示唯一受該些計畫補助之公司為 Airbus Germany，惟其並不否認有補貼之存在 (註一百四十六)。

(2) Bremen 政府之 AMSTI-II

美國控訴 Bremen 政府自 1999 年起於 AMSTI-II 下提供空中巴士特定航太研發補助金，總額為 1100 萬歐元，構成為 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。又，該補助金係提供予空中巴士或航太產業，故具 SCM 協定第 2 條特定性 (註一百四十七)。

對此指控，歐盟主張美國高估提供予 Airbus Germany 之補助金額，表示區域政府 Bremen 將絕大多數的補助金發放給研究機構，惟其不否認有補貼之授予 (註一百四十八)。

(3) Bavaria 政府之補貼

美國主張 Bavaria 政府在 Offensive Zukunft Bayern (OZB)、OZB

註一百四十四： Id. Paras. 7.1562-1567.

註一百四十五： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 664-666.

註一百四十六： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1253, 1258.

註一百四十七： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 674-677.

註一百四十八： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1266-1267, 1271.

II及 Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm 等計畫下提供予空中巴士之研發補助金，為 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。又，區域政府 Bavaria 對補助金接受者設限，限於座落在 Bavaria 的航太產業，故具 SCM 協定第 2 條特定性（註一百四十九）。

對於上述指控，歐盟表示 Airbus Germany 並未收取任何補助，接受補助者為 Daimler Benz 及 EADS 之 9 個研發計畫。歐盟主張，因美國並未解釋該些補貼如何使 Airbus Germany 受有利益，因而請求小組在進行補貼認定時忽略該些補助（註一百五十）。

(4) Hamburg 政府之補貼

美國控訴 Hamburg 政府在其航太研發計畫下提供空中巴士研發補助金，亦構成 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。又，該民用航太研發補助金係提供予空中巴士或航太產業，且可收受補助金者限於在 Hamburg 營運之航太公司，故具 SCM 協定第 2 條特定性（註一百五十一）。

對此控訴，歐盟表示美國所指控之補貼金額含括提供予 EADS 之部分，亦未解釋該些補貼如何使 Airbus Germany 受有利益，因此歐盟亦請求小組在補貼認定時忽略該部分之補助，並請求小組裁決補貼金額限於提供予 Airbus Germany 之部分（註一百五十二）。

2. 小組裁決

首先，關於 Bavaria 及 Hamburg 政府之補助對象問題，小組認為凡財務補助係提供予空中巴士集團下之任一公司，只要補助是與 LCA 之研發、生產有關者，即可能授予空中巴士 LCA 生產者利益，因而，該等美國所控訴

註一百四十九： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 669-670.

註一百五十： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1259-1262; EC Second Written Submission, supra note 九十二, Para. 637.

註一百五十一： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 671-673.

註一百五十二： EC First Written Submission, supra note 十四, Para. 1266.

之補助乃在本案審理範圍內 (註一百五十三)。

接著，針對德國政府於 LUFO III 下、至 2005 年 7 月 1 日止已承諾而尚未撥款之補助部分，小組認為該部分屬於潛在之資金直接移轉，落入 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款中；然而，美國並未證明該承諾本身使空中巴士處於較無該承諾時更具優勢之地位，故小組裁定該補助金承諾未授予空中巴士利益。而關於其他美國對德國補助金之控訴，歐盟並不爭執，故小組認定上述四項措施均構成 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼 (註一百五十四)。

在特定性部分，小組表示雖美國未具體指明其欲以第 2.1 條何款作為控訴依據，惟由其所提出之主張可知其欲控訴者為第 2.1 條第(a)款。小組審查上述各項措施，認為該些補助均明確地限制補貼接受者為航太產業，故具法律特定性 (註一百五十五)。

(三) 法國之措施

美國控訴法國在 1986-1993 年編列 3 億 9100 萬、及在 1994-2005 年編列 8 億 900 萬之預算，提供航太產業進行民用航太產品研發。美國表示補助金之提供構成 SCM 協定第 1.1 條所定義之補貼。又，該補助金係提供予空中巴士或航太產業，因而具 SCM 協定第 2 條特定性 (註一百五十六)。

歐盟認為美國就此部分之控訴並未盡其在 DSU 第 6.2 條下之義務，主張此部分並不在小組之授權調查條款範圍內。接著，歐盟重申 1986-1994 年之資助部分，不落入 SCM 協定之適用範圍。而針對美國控訴法國政府於 1994-2005 年間提供空中巴士 8 億 900 萬歐元補助之部分，歐盟表示該數據包含對整體民用航空部門之補貼，與本案相關者應僅限於 Airbus France 收取

註一百五十三： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1460, 1466.

註一百五十四： Id. Paras. 1492, 1494-1497, 1501-1502.

註一百五十五： Id. Paras. 1592-1602.

註一百五十六： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 678-681, 685.

之補貼金額（註一百五十七）。

對上述爭執，在 1986-1994 年之資助部分，小組已於初步爭點裁決 1995 年前之補貼仍受 SCM 協定規範，於此不再贅述。而就美國對該些補助之控訴，歐盟並不爭執，故小組認定該些補助構成 SCM 協定第 1.1 條之補貼（註一百五十八）。

在特定性部分，如同前述德國措施之裁決，小組表示雖美國未具體指明其欲以第 2.1 條何款作為控訴依據，惟由其所提出之主張可知其欲控訴者為第 2.1 條第(a)款。小組檢視美國所提出之證據，認為該等補助僅提供予法國航太業者，故具法律特定性（註一百五十九）。

(四) 西班牙之措施

美國控訴西班牙於 PTA 及 PROFIT 下提供空中巴士之研發貸款係資金之直接移轉，構成 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款。又，該些貸款係以優於市場之貸放條件提供，故有利益之授予。最後，因西班牙將貸款之對象限制在航太公司，具 SCM 協定第 2 條特定性（註一百六十）。

針對 PTA 之指控，歐盟重申 1993-1994 年之研發貸款係在 SCM 協定之適用範圍外，並表示應自 PTA 貸款總數額中扣除該些年度之金額。歐盟並主張於諮商階段並未就 PROFIT 部分進行討論，且其亦未出現在美國成立小組之請求中，故此部分之控訴並不在小組之授權調查條款範圍內。此外，歐盟主張 PROFIT 貸款之提供並無限定對象，因而不具特定性（註一百六十一）。

爭端解決小組首先對於 PROFIT 貸款是否在授權調查條款內作出認定，小組認為由美國成立小組之請求第 6 項第(d)款「包含區域及地方機關在內之

註一百五十七： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1273-1276, 1278-1279.

註一百五十八： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1492, 1496-1497, 1501.

註一百五十九： Id. Paras. 1592-1594.

註一百六十： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 693-696, 697, 700-703.

註一百六十一： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1312-1313, 1315-1316, 1319.

西班牙政府，在空中巴士於 1993 年起所參與之民用航太研發計畫下，提供空中巴士研發資金，包括 (including) 在 PTA I、II 下所提供之貸款或其他財務支持 (註一百六十二)。之用語為「包括」可知其欲控訴者，並不限於 PTA I、II。又，歐盟對此部分係資金直接移轉、授予利益之控訴並不爭執，因而小組裁決 PROFIT 貸款構成 SCM 協定第 1.1 條之補貼(註一百六十三)。

在特定性之認定上，小組表示，PROFIT I 及 II 下包含數項計畫，雖 PROFIT I 及 II 針對航太研發分別訂有：國家航太計畫、航空運輸次計畫，然而西班牙政府並未專為該二計畫提列貸款資金，凡符合 PROFIT I 及 II 各特定計畫補助條件之業者，均可於同一貸款資金來源下申請補助，故小組認定 PROFIT 貸款對象並不限於特定企業，不具第 2.1 條第(a)款法律特定性。而就第 2.1 條第(c)款事實特定性之指控，由於歐盟在 SCM 協定附件五之程序中始終未提出應提交之資訊，故小組依據該附件第 7 點，認定 PROFIT I 及 II 具事實上特定性 (註一百六十四)。

在 PTA 部分，小組認定 1993-1994 年之貸款在 SCM 協定適用範圍內，此已於初步爭點裁決中述明理由。就授予利益之認定，小組表示，因市場放款人在商業考量下是極度不可能提供該等貸款條件，故有利益之授予。最後，小組表示依美國所提出之事證可知西班牙政府明確規定資金僅提供予：製造、供應及維護航空器與其零件之航太公司、航太引擎服務公司及航太研

註一百六十二：原文為：(6)The provision by the EC and the member States of financial contributions for aeronautics-related research, development, and demonstration ("R&D"), undertaken by Airbus, whether alone or with others, or in any other way to the benefit of Airbus, including:

(d) Funding from the Spanish government, including regional and local authorities, since 1993 for civil aeronautics-related R&D projects in which Airbus participated, including loans and other financial support provided under the Plan Tecnológico Aeronáutico I and the Plan Tecnológico Aeronáutico II.

註一百六十三：Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1420, 1496-1497, 1053.

註一百六十四：Id. Paras. 7.1571-1580.

究單位，故 PTA 貸款具第 2.1 條第(a)款法律特定性（註一百六十五）。

(五) 英國之措施

美國控訴英國在 CARAD、ARP 及 TP 下提供空中巴士研發補助金，構成 SCM 協定第 1.1 條之補貼。又，因 CARAD、ARP 及 TP 提供補助金之對象均限於從事航太科技研發之實體，係以產業特定之標準決定授予對象，故具備 SCM 協定第 2 條特定性（註一百六十六）。

歐盟重申 1992-1994 年之研發資助係於 SCM 協定之適用範圍外。歐盟主張美國膨脹英國提供予 Airbus UK 之補助數額，認為應扣除 1992-1994 年之金額。歐盟表示 TP 並非 CARAD 之後繼者，且 TP 之資助對象並不限於特定企業或產業，故不具特定性（註一百六十七）。

小組首先認定 1992-1994 年之補助在 SCM 協定適用範圍內，在初步爭點裁決中已述明理由，於此不再贅述。而關於該等補助金之提供構成補貼之控訴，歐盟亦不否認，故小組認定英國之研發補助係 SCM 協定第 1.1 條之補貼（註一百六十八）。

就特定性之認定，小組依美國所提之 CARAD 之創新預算準則（Innovation Budget Guidelines），認定該補助之對象明確被限定為從事航太研發之企業，故具第 2.1 條第(a)款法律特定性。而於 TP 部分，小組認為 TP 係提供資金予廣泛的經濟部門進行研發活動之計畫，並未限定補助金僅能提供予航太研發。又，TP 係英國結合其各個研發補助而得之計畫，並非 CARAD 之後繼者，故小組認定 TP 不構成第 2.1 條第(a)款（註一百六十九）。

註一百六十五： Id. Paras. 7.1500, 1603-1605.

註一百六十六： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 688-691.

註一百六十七： EC First Written Submission, supra note 十四, Paras. 1280-1283, 1289-1290, 1294-1296.

註一百六十八： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1492, 1496-1497.

註一百六十九： Id. Paras. 1584-1591, 1606-1607.

九、不利效果

美國控訴上述所有補貼措施造成美國 LCA 產業之損害，蓋該些補貼措施使空中巴士得抑制全球市場價格而與波音公司競爭、奪取訂單。而補貼之提供亦使空中巴士在 2001 年至 2005 年之市占率提升，取代或妨礙波音公司出口 LCA 至歐盟市場或第三國市場之機會，使美國之利益遭受嚴重損害。因此，歐盟四國違反 SCM 協定第 5 條第(a)、(c)款與第 6.3 條第(a)、(b)及(c)款（註一百七十）。此外，美國亦指控上述補貼措施違反 GATT1994 第 16.1 條（註一百七十一）。

歐盟表示美國主張其產業受不利影響之二大基礎均站不住腳。第一、在 911 事件導致航空器需求大幅下滑後，波音至今仍是佔有優勢地位之供給者。第二、就補貼之不公平競爭造成無數美國勞工失業之主張，歐盟表示，此係因波音公司於 2001 年為降低成本、提供獲利而採精簡製程（lean manufacturing）之策略所致（註一百七十二）。歐盟並表示美國係以「若無開發貸款，則波音公司將可享有獨占地位」之想法進行分析，認為每一空中巴士之銷售對波音公司之獨占利益產生不利影響，並非以市占率、價格等因素證明開發貸款對波音公司造成不利效果，故主張美國並未證明開發貸款與不利效果間之實質因果關係（註一百七十三）。

針對上述爭執，小組依第 6.3 條第(a)至(c)款之順序，分別闡釋條文內容，並依序作出認定。關於該條第(a)款，小組依循印尼—汽車案(Indonesia-Autos)之小組見解，表示該款中之「排除 (displacement)」係指銷售數量已衰退，而「妨礙 (impedance)」則指原將進行之銷售遭受阻礙。由美歐雙方所提之市場占有率，小組認為波音公司 LCA 在歐盟市場之交貨比例下降，惟空中

註一百七十： Executive Summary of U.S., supra note 八十六, Paras. 78-102.

註一百七十一： US First Written Submission, supra note 十三, Paras. 843-845.

註一百七十二： Id. Paras. 67-69.

註一百七十三： Id. Paras. 78, 85, 89.

巴士之比例則上升，又，LCA 市場為雙占市場，因此，小組認定美國已證明其產品輸出至歐盟之比例已被空中巴士取代（註一百七十四）。於第 6.3 條第 (b) 款，小組亦以美歐所提之市占率進行評估，小組認定於特定第三國市場，空中巴士之市占率在 2001-2005 年間顯著地成長，且空中巴士在印度市場所獲取之訂單遠勝於波音公司，因而，小組裁決波音公司於澳洲、中國、巴西、臺澎金馬獨立關稅領域、韓國、墨西哥及新加坡之市場已被空中巴士取代，且其於印度之市場未來亦有被取代之可能性（註一百七十五）。

於第 6.3 條第 (c) 款，針對歐盟四國補貼之效果造成產品大幅削價、使波音公司喪失銷售機會之控訴，美國提出關於空中巴士於一系列銷售戰爭中獲取訂單之證據，惟小組認該些資訊並不足以供其進行價格比較。小組表示，依第 6.5 條，得以單位出口價格認定是否存在大幅削價之情形，美國所提之資訊顯示客戶評估報價之因素眾多，包含價格、融資方式、引擎選擇等，然而，雖客戶所為之評估與第 6.5 條之比較方式相似，惟美歐雙方所提出之報價涉及諸多主觀因素，故難以得出客戶係以價格高低做出購買決定之結論。因此，小組表示其無法認定是否存有第 6.3 條第 (c) 款之大幅削價。在喪失銷售機會部分，小組表示依美國所提之證據，可知波音公司喪失數家航空公司之訂單，由該些訂單之數額，可證明確實存有大量喪失銷售機會之情形（註一百七十六）。而於大幅抑價及降價之控訴，小組認為因波音公司之售價並未隨美國航空器生產者物價指數（Aircraft Manufacturers Producer Price Index）調整，此已可證明波音公司之 LCA 銷售有大幅抑價及降價（註一百七十七）。

最後，關於第 5 條第 (c) 款因果關係，小組認定開發貸款使開發航空器之風險由製造商移轉至提供融資之政府，空中巴士開發 LCA 之能力有賴於開發貸款之提供，而其餘之補貼亦使空中巴士得以順利研發及生產 LCA，故空

註一百七十四： Report of Panel, EC- Large Civil Aircraft, Paras. 7.1738-1739, 1758.

註一百七十五： Id. Paras. 7.1759-1760, 1788-1791.

註一百七十六： Id. Paras. 7.1797, 1833-1834, 1837, 1843-1845.

註一百七十七： Id. Paras. 7.1846-1861.

中巴士於歐盟與第三國市場之市占率及波音公司之銷售損失均係歐盟及歐盟四國之特定補貼所造成之效果。然而，小組認為並無法由空中巴士因該些特定補貼而獲得之供給面優勢斷定 LCA 價格是否低於無補貼存在時之狀態，故無法認定大幅之抑價及降價係補貼所造成之效果（註一百七十八）。針對第 5 條第(a)款，小組審視美歐雙方所提出之數據，包括波音公司之產能利用率、營運收入等經濟因素，認為波音公司於 911 事件後，自 2004 年起之整體營運即顯著地改善，故認定美國產業並未受到實質損害或有受實質損害之虞（註一百七十九）。

十、爭端解決小組之結論與建議

綜上所述，爭端解決小組之結論與建議為：

在開發貸款部分，小組裁決所有被控訴之開發貸款構成 SCM 協定第 1 條及第 2 條下之特定性補貼，而德國、西班牙及英國之 A380 機型開發貸款構成第 3.1 條第(a)款及註釋 4 下之事實上出口補貼。於基礎建設補貼部分，Mühlenberger Loch 用地提供、Bremen 機場跑道延長、法國 AéroConstellation 航太工業區與工業區內 EIG 之提供構成特定性補貼；德國授予空中巴士、協助其建造在 Nordenham 之廠房的補助金構成特定性補貼；西班牙主管機關協助位於 Sevilla、La Rinconada、Toledo、Puerto de Santa Maria 及 Puerto Real 之廠房建造所提供之補助金，構成特定性補貼；Andalusian 及 Castilla-LaMancha 政府對位於 Sevilla、Puerto Real 及 Illescas 之空中巴士所提供之補助金構成特定性補貼（註一百八十）。

關於股本投入及股權移轉，於德國部分，小組裁決德國於 1989 年透過 KfW 於 Deutsche Airbus 投入股本構成特定性補貼，並裁決 1992 年將股權移

註一百七十八： Id. Paras. 7.1949, 1961, 1993, 1995-1996.

註一百七十九： Id. Paras. 7.2109-2111, 2186.

註一百八十： Id. Para. 8.1.

轉予 MBB 之行為構成特定性補貼；於法國部分，小組裁決法國對 Aérospatiale 四次之股本投入構成特定性補貼，並裁決法國政府於 1998 年將其所擁有之 Dassault Aviation S.A. 45.76% 的股份移轉予 Aérospatiale 之行為構成特定性補貼。而於研發補貼部分，ECFP 2-6 之補助金授予構成特定性補貼；法國於 1986-1993 年、及於 1994-2005 年所提供之補助金構成特定性補貼；德國聯邦政府於 LUFO I-III 下提供之補助金構成特定性補貼；Bremen、Bavaria 及 Hamburg 政府所授予之補助金構成特定性補貼；西班牙政府於 PROFIT 及 PTA 下提供之貸款構成特定性補貼；英國政府於 CARAD 及 ARP 下授予之補助金構成特定性補貼（註一百八十一）。

小組並裁決：上述特定性補貼之效果係排除美國之同類產品輸入歐洲市場，構成第 6.3 條第(a)款，對美國之利益造成第 5 條第(c)款所稱之嚴重損害；上述特定性補貼之效果係排除美國之同類產品輸入澳洲、巴西、中國、臺澎金馬獨立關稅領域、韓國、墨西哥及新加坡，構成第 6.3 條第(b)款，對美國之利益造成第 5 條第(c)款所稱之嚴重損害；上述特定性補貼之效果可能排除美國之同類產品輸入印度，構成第 6.3 條第(b)款，對美國之利益造成第 5 條第(c)款所稱之嚴重損害；上述特定性補貼之效果使美國產品在同一市場喪失大量的銷售機會，構成第 6.3 條第(c)款，對美國之利益造成第 5 條第(c)款所稱之嚴重損害（註一百八十二）。

另外，小組裁決美國並未證明下列措施構成特定性補貼：開發貸款計劃、EIB 貸款、法國政府之道路改善、英國威爾斯政府提供之 1950 萬歐元補助金、Andalusia 政府提供補助金予位於 Puerto Santa Maria 之空中巴士、德國債務結算、德國聯邦政府於 LUFO III 下提供空中巴士補助之承諾、英國於 TP 下所提供之補助金。小組並裁決至 2005 年 7 月止之 A350 機型開發貸款承諾不在本案審理範圍內。在出口補貼方面，小組裁決：法國 A330-200、

註一百八十一： Id.

註一百八十二： Id. Para. 8.2.

A340-500/600、A380 機型及西班牙 A340-500/600 機型開發貸款不構成事實上出口補貼；歐盟四國 A380 機型、西班牙 A340-500/600 機型及法國 A330-200 機型之開發貸款不構成法律上出口補貼（註一百八十三）。

該案小組依 SCM 協定第 4.7 條，建議歐盟應於 90 天內撤除禁止性補貼措施；小組並依 SCM 協定第 7.8 條，建議歐盟應採取適當步驟移除補貼所造成之不利效果或撤除上述被判定屬可控訴補貼之措施（註一百八十四）。

肆、案例評析

針對本案小組裁決，歐盟於 2010 年 7 月 21 日對多項爭點提出上訴，於同年 8 月 5 日，歐盟要求修正其上訴通知書，上訴機構於 8 月 11 日授權其為修正（註一百八十五）。美國亦於 8 月 19 日針對事實上出口補貼及開發貸款計畫之認定提出上訴（註一百八十六），而此亦是外界關注之焦點，以下便以此二爭點以及美國是否確能獲得救濟進行分析。

一、開發貸款計畫之認定

註一百八十三： Id. Para. 8.3.

註一百八十四： Id. Paras. 8.6-7.

註一百八十五： WTO, EC and Certain Member States— Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Revision to the Notification of an Appeal by the European Union under Article 16.4 and Article 17 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU), and under Rule 20(1) of the Working Procedures for Appellate Review, WTO Doc. WT/DS316/12/Rev.1 (Aug. 17, 2010).

註一百八十六： WTO, EC and Certain Member States— Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Notification of an Other Appeal by the United States under Article 16.4 and Article 17 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU), and under Rule 23(1) of the Working Procedures for Appellate Review, WTO Doc. WT/DS316/13 (Aug. 20, 2010).

關於開發貸款計畫之認定，如上訴機構推翻小組裁決，認定確實存有開發貸款計畫，若歐盟四國不履行最終裁決、仍以優於市場之融資條件提供開發貸款時，美國可主張新的貸款係開發貸款計畫之延續，歐盟仍違反其於WTO下之義務，而得依DSU第21.5條請求DSB成立履行審查小組，一旦小組認定仍舊違反SCM協定，則可請求授權報復，毋須另提新訴訟，而可避免冗長之審理程序。

於本案中，小組原表明美國應依序證明下列事項：1、存在開發貸款計畫；2、該計畫構成SCM協定第1條之補貼。然而，小組於檢視是否存有開發貸款計畫時，卻以未來的開發貸款未必以非商業利率提供，而認此不利於開發貸款計畫存在之認定，此似以第2層是否有協定第1.1條第(b)款授予利益之判定基準進行第1層之認定，故小組之論理似有矛盾之處。

為證明存在單一開發貸款計畫，美國於上訴書狀中之表示，其所欲控訴者並非開發貸款計畫本身 (as such)，而小組卻以上訴機構在美國—歸零案 (歐盟) (*US-Zeroing(EC)*) 中對歸零法則是否為「本身得被控訴之措施 (measure that could be challenged “as such”)」所採之認定基準，而認為美國須證明非書面措施之明確內容、該措施之適用具一般性及預期性。美國主張應採上訴機構於美國—持續歸零案 (*US-Continued Zeroing*) 之見解，上訴機構於該案中認定「於反傾銷後續複查程序中使用歸零法則」乃「持續性行為 (ongoing conduct)」，可於WTO爭端解程序對此提起控訴。美國表示其所控訴者係由「歐盟四國對一系列空中巴士機型開發提供實質條件相同之貸款」所構成之「持續性行為」，而該行為係獨立於各貸款契約外之開發貸款計畫 (註一百八十七)。

美國以上訴機構對「持續性行為」支持其主張是否適宜，似有討論空間。

註一百八十七： USTR, European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (AB-2010-1/DS316), Other Appellant Submission of the United States of America, Paras. 42, 45, 54-55, 71 (Aug. 23,2010) [hereinafter US Appellant Submission].

姑且不論學者就上訴機構對「持續性行為」之預防性裁決所為批評（註一百八十八），在該案中，上訴機構所處理者係於「單一反傾銷案件」中相關連之調查程序適用或持續適用歸零法則，然本案所討論者係數個開發貸款契約背後是否存在開發貸款計畫，所涉及之事實情況似有差異，因而上訴機構將如何認定此一爭點，值得後續觀察。

二、事實上出口補貼

於過往案件中，如：加拿大—航空器案、加拿大—汽車案、澳洲—皮革案（*Australia- Leather*），上訴機構已對「繫於」提供諸多闡釋，然而，究應如何認定此條件性之存在，仍具高度不確定性，尤其在爭端事實相對複雜之案例，該等判定益加困難。

本案小組雖循上訴機構見解，表明應就授予補貼之整體事實綜合判斷，然其將政府提供補貼之「動機」納入考量，此乃上訴機構於過往補貼案例未曾提及之因素。一般認為「主觀意圖」是難以辨識的，在 GATT 第 3.2 條中，是否以立法者之「意圖」判定內地法規係為保護本國生產（so as to protect domestic production）即引發諸多爭論。於日本—酒精飲料案 II（*Japan-Alcoholic beverages II*），上訴機構認為立法者於制定特定措施時之主觀意圖與保護本國生產之認定無關（註一百八十九）；惟在加拿大—期刊案（*Canada- Periodicals*）中，上訴機構卻對加拿大官員保護其內國產業之陳述給予相當的考量（註一百九十）；然而，在後續之韓國—酒精飲料案

註一百八十八：學者認為於美國—持續歸零案中，控訴國所為之預防性控訴似預期被訴國一定不會遵守爭端解決機構之裁決，惟在爭端解決機制下，似不應為此預期，上訴機構對於預防性部分之裁決似超越 DSU 對 WTO 會員得控訴內容之規定。參見「再訪歸零法則：從 WTO『美國—持續採用歸零法則案』談起」會議紀錄，頁 82-83，2009 年 WTO 貿易救濟實務研討會論文集。

註一百八十九：Appellate Body Report, Japan -Tax on Alcoholic Beverages, WTO Doc. WT/DS10/AB/R, at 28-29 (Oct. 4, 1996).

註一百九十：Appellate Body Report, Canada - Certain Measures concerning Periodicals, WTO

(*Korea-Alcoholic beverages*) 及智利—酒精飲料案 (*Chile-Alcoholic beverages*) 中，上訴機構再度認為政策目標無涉於該要件之認定 (註一百九十一)。依此脈絡，是否將「主觀意圖」判定依據似乎須依個案而定。

美國於其上訴書狀中亦以此為主軸，主張小組以授予國政府是否透過開發貸款促進出口之「主觀動機」認定補貼與預期出口之連結是錯誤的，認為此將使 WTO 會員可藉由不公開陳述其動機而輕易地規避第 3.1 條第(a)款(註一百九十二)。上訴機構是否採納美國之主張而推翻小組裁決，亦值得觀察。

三、爭端之終局解決

除了上述法律爭議外，就美國是否確能獲得救濟之角度切入，由巴西與加拿大間之航空器補貼爭端可知，實施航空器補貼之會員多不願修正其被裁決違反 SCM 協定之措施，而出現雙方不斷地指控他方提供補貼、卻無法有效解決紛爭之情形，該種情形之存在即係民用航空器製造業的產業特性所致。亦即，於雙方均違反 SCM 協定時，將產生一自我挫敗 (*self-defeating*) 之循環，即便所控訴之補貼措施被裁決為違法，仍將無法獲得有效的救濟(註一百九十三)。此外，縱取得暫停關稅減讓或其他義務之權限，勝訴者仍不採取反制措施，以避免觸發貿易戰爭，換言之，獲取該等權限之目的可能在於制衡他方採取報復措施。美歐大型民用航空器補貼爭議，亦如同巴西與加拿大間之爭端一般，為互相控訴他方提供補貼之情形。於本案中，歐盟數項補

Doc. WT/DS31/AB/R, at 30-31 (June 30, 1997).

註一百九十一：Appellate Body Report, *Korea-Tax on Alcoholic Beverages*, WTO Doc. WT/DS75/AB/R, Para. 150 (Jan. 18, 1999); Appellate Body Report, *Chile-Tax on Alcoholic Beverages*, WTO Doc. WT/DS87/AB/R, Paras. 71-72 (Dec. 13, 1999).

註一百九十二：US Appellant Submission, *supra* note 一百八十七, Paras. 2, 8-9, 16, 20-21.

註一百九十三：Ryan E. Lee, *Dogfight: Criticizing the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures Amidst the Largest Dispute in World Trade Organization History*, 32 N.C.J. INT'L L. & COM. REG. 115, 153 (2006).

貼措施被判定違反 SCM 協定，而據報導指出，「美國—大型民用航空器補貼案（第二次控訴）」之小組期中報告亦裁決美國數項補貼措施違法（註一百九十四），因最終小組裁決鮮少不同於期中報告，於雙方均勝訴之情況下，美國與歐盟將無履行爭端解決機構裁決之動機而無法有效解決紛爭。此外，縱控訴方取得報復權限，亦可能不採行報復措施，蓋貿易戰之產生係雙方所不樂見的結果（註一百九十五）。

伍、結 語

綜觀本案小組裁決，小組對於 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(i)款、授予利益、出口補貼所採之認定基準多依循先例。惟在事實上出口補貼「繫於」要件之認定上，小組首度將補貼會員之主觀「動機」納入考量，美國對此部分提出上訴，上訴機構是否採納美國之見解、主觀因素之採用是否依個案而定，此勢將引發一波討論。

關於特定性要件之認定，由於巴西與加拿大間之航空器補貼爭端所涉及者限於出口補貼，依 SCM 協定第 2.3 條即視為具有特定性，故該些案件之小組及上訴機構對特定性並未多所著墨，因而，本案小組對於第 2.1、2.2 條之論述，對於未來航空器補貼之認定將有所助益。此外，本案是 WTO 爭端案件中，首度對 SCM 協定第 1.1 條第(a)(1)(iii)款「一般基礎設施」之內涵為闡釋者，此將可供 WTO 會員於未來欲提供工業園區、港口、碼頭等基礎設施時，自我判斷是否違反 SCM 協定以避免爭訟。

註一百九十四：WTO Interim Panel Report Finds U.S. Boeing Subsidies Violated ASCM, INSIDE US TRADE (Sept. 17, 2010).

註一百九十五：Ryan E. Lee, *supra* note 一百九十三, at 118, 154, 156.

參考文獻

1. Appellate Body Report, *Japan -Tax on Alcoholic Beverages*, WTO Doc. WT/DS10/AB/R, at 27-28 (Oct. 4, 1996).
2. Appellate Body Report, *Canada - Certain Measures concerning Periodicals*, WTO Doc. WT/DS31/AB/R, at 30-31 (June 30, 1997).
3. Appellate Body Report, *Canada- Measures Affecting the Export of Civilian Aircraft*, WT/DS70/AB/R (Aug. 2, 1999).
4. Appellate Body Report, *Korea-Tax on Alcoholic Beverages*, WTO Doc. WT/DS75/AB/R (Jan. 18, 1999).
5. Appellate Body Report, *Chile -Tax on Alcoholic Beverages*, WTO Doc. WT/DS87/AB/R (Dec. 13, 1999).
6. Daimler-Benz Aerospace AG, at <http://www.fundinguniverse.com/companyhistories/DaimlerBenz-Aerospace-AG-Company-History.html> (last visited Feb. 06, 2010).
7. Europa, *European Communities - Measures Affecting Trade in Civil Aircraft, Executive Summary of the First Submission by the European Communities* (Feb. 19, 2007).
8. Europa, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316), First Written Submission by the European Communities* (Apr. 5, 2007).
9. Europa, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316), Second Written Submission by the European Communities* (June 28, 2007).

10. Report of Panel, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, WTO Doc. WT/DS316/R (June 30, 2010).
11. Ryan E. Lee, *Dogfight: Criticizing the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures Amidst the Largest Dispute in World Trade Organization History*, 32 N.C.J. INT'L L. & COM. REG. 115 (2006).
12. USTR, *European Communities and Certain Member States- Measures Affecting Trade in Civil Aircraft, Executive Summary of the First Submission of the United States of America* (Nov. 25, 2006), at <http://www.ustr.gov/trade-topics/enforcement/dispute-settlement-proceedings/wto-dispute-settlement/measures-affecting-t-0>.
13. USTR, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316), First Written Submission by the United States of America* (Nov. 15, 2006).
14. USTR, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (DS316), Second Written Submission by the United States of America* (June 28, 2007).
15. USTR, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (AB-2010-1/DS316), Other Appellant Submission of the United States of America* (Aug. 23, 2010).
16. *WTO Interim Panel Report Finds U.S. Boeing Subsidies Violated ASCM*, INSIDE US TRADE (Sept. 17, 2010).
17. WTO, *EC and Certain Member States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Revision to the Notification of an Appeal by the European Union under Article 16.4 and Article 17 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU), and under Rule 20(1) of the Working Procedures for Appellate Review*, WTO Doc.

- WT/DS316/12/Rev.1 (Aug. 17, 2010).
18. WTO, *EC and Certain Member States— Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Notification of an Other Appeal by the United States under Article 16.4 and Article 17 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU), and under Rule 23(1) of the Working Procedures for Appellate Review*, WTO Doc. WT/DS316/13 (Aug. 20, 2010).
 19. WTO, *European Communities and Certain Member States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft, Request for the Establishment of a Panel by the United States*, WTO Doc. WT/DS316/2 (June 3, 2005).
 20. WTO, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, DS316, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds316_e.htm (last visited Nov. 25, 2010).
 21. WTO, *European Communities- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Compliant)*, DS347, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds347_e.htm.
 22. WTO, *United States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, DS 317, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds317_e.htm (last visited Jan. 25, 2010).
 23. WTO, *United States- Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Compliant)*, DS 353, at http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds353_e.htm (last visited Nov. 25, 2010).
 24. 劉碧珍、陳添枝、翁永和，*國際貿易理論與政策*（雙葉書廊，2005年2版）。

