ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS339/R
WT/DS340/R
WT/DS342/R
18 de julio de 2008
(08-3275)

Original: inglés

CHINA - MEDIDAS QUE AFECTAN A LAS IMPORTACIONES DE PARTES DE AUTOMÓVILES

Informes del Grupo Especial

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN 1

A. RECLAMACIONES PRESENTADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS, LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ 1

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL 1

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 2

II. ELEMENTOS DE HECHO 2

A. MEDIDAS EN LITIGIO 2

B. TRADUCCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CHINA 3

C. SOLICITUD DE INFORMACIÓN A LA OMA 4

D. SOLICITUD DE LOS ESTADOS UNIDOS DE QUE LAS CONSTATACIONES DEL GRUPO ESPECIAL SE PRESENTEN COMO INFORMES SEPARADOS CONTENIDOS EN UN SOLO DOCUMENTO CON SECCIONES SEPARADAS SOBRE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL RESPECTO DE CADA PARTE RECLAMANTE 4

III. SOLICITUDES DE CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES 4

A. COMUNIDADES EUROPEAS 4

B. ESTADOS UNIDOS 6

C. CANADÁ 7

D. CHINA 9

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES 9

A. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 9

1. Introducción 9

2. Las medidas 9

a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros" 10

b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza cualesquiera partes importadas 10

c) Repercusión de las medidas 12

3. Argumento jurídico 12

a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión en relación con el Acuerdo sobre las MIC 12

b) La infracción del artículo III del GATT de 1994 y del Protocolo de Adhesión de China en relación con el artículo III del GATT de 1994 12

i) Párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 13

Página

ii) Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 ..... *13*
iii) Párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 ..... *13*
iv) El Protocolo de Adhesión *14*
c) Apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 14
d) Artículo 3 del Acuerdo SMC 16
B. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS 16
1. Introducción 16
2. Argumento 17
a) Las disciplinas del artículo III del GATT de 1994 son aplicables a las medidas 17
b) Las cargas son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III 19
i) Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares *19*
ii) Las partes de automóviles importadas se gravan más que las partes de automóviles nacionales *19*
c) Las cargas y los requisitos en materia de presentación de informes aplicados al uso de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 20
i) Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares *20*
ii) Las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes son leyes o reglamentos que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas *20*
iii) Al establecer umbrales para el uso de partes de automóviles importadas que activan la aplicación de cargas interiores adicionales y de prescripciones de procedimiento onerosas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales *21*
d) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC 22
e) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 23
f) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión 23
g) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y con el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo 23
h) Subsidiariamente, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 24

Página

i) Las medidas de China constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC 25
C. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ 26
1. Introducción y antecedentes 26
2. Las medidas 26
a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros" 26
b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza *cualesquiera* partes importadas 27
c) Efectos de las medidas 28
3. Argumento jurídico 28
a) China está obligada por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y el Protocolo de Adhesión de China 29
b) Las medidas imponen cargas interiores al comercio interior en China 29
c) Las medidas incumplen las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del *Protocolo de Adhesión* 29
i) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 30
ii) Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 30
iii) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 31
d) Las medidas infringen el Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión 31
i) Las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC 31
e) Aunque se caractericen como aranceles, las medidas infringen el párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 y el Protocolo de Adhesión de China 32
i) Los compromisos arancelarios consignados por China en su Lista con respecto a las partes de automóviles y los vehículos enteros 33
ii) Las medidas otorgan "un trato menos favorable" del establecido en la Lista de China y son, por consiguiente, incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 33
f) Las medidas de China anulan o menoscaban ventajas resultantes para el Canadá del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT 34
D. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA 34
1. Introducción 34
2. Las medidas 35

Página

3. Argumento jurídico 37
a) Las medidas son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994 37
b) Las medidas son compatibles con el artículo II del GATT y no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los compromisos consolidados de China 38
i) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin 38
ii) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con la práctica de otros Miembros para evitar la elusión del pago de derechos 40
iii) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas se basa en el estado de las mercancías en el momento de la importación 41
iv) Cualquier ambigüedad por lo que respecta a las medidas debe resolverse en favor de China en aplicación del principio in dubio mitius 42
4. Los reclamantes no han demostrado la existencia de una infracción del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión o el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión 42
5. Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una infracción del Acuerdo SMC 42
6. Las alegaciones de los reclamantes relacionadas con el Protocolo de Adhesión de China y el artículo XXIII del GATT de 1994 deben rechazarse 43
7. Cualquier incompatibilidad con el GATT de 1994 está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX 44
8. Conclusión 45
E. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 45
1. Introducción 45
2. China no ha respondido a una acreditación *prima facie* 46
3. El Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994 46
a) El Acuerdo sobre las MIC 46
b) Artículo III del GATT de 1994 47
4. La "teoría de la antielusión" de China en el marco del artículo II del GATT de 1994 49
5. Incompatibilidad de las medidas de China con el Acuerdo SMC 54
6. Conclusión 54
F. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 54
G. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 63

Página

1. Introducción 63
2. Cuestiones jurídicas 65
a) China no ha respondido a los argumentos formulados en el marco del artículo III del GATT de 1994 65
b) Las defensas de China al amparo del artículo XX del GATT 67
3. Conclusión 69
H. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 70
1. Introducción 70
2. La cuestión objeto de esta diferencia 70
3. Las medidas impugnadas interpretan y velan por el cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles 71
4. La cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: interpretación del alcance del artículo II 73
5. Las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II 75
6. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana superiores 77
7. Conclusión 77
I. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 79
1. Introducción 79
2. Antecedentes fácticos 79
3. Argumento jurídico 79
a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China en relación con el Acuerdo sobre las MIC 79
b) La infracción del artículo III del GATT de 1994 80
i) El carácter "interior" de las medidas 80
ii) La infracción de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994 81
iii) El Protocolo de Adhesión 81
c) Subsidiariamente: las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 81
i) El SA en el contexto de la normativa de la OMC 81
ii) Regla interpretativa 1: vehículos automóviles frente a partes de esos vehículos 82
iii) Las situaciones excepcionales in casu sujetas a la RGI 2 a) 83
iv) Conclusión 83
d) No hay justificación al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 84

Página

e) Las medidas son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC 84
4. Conclusión 85
J. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS 85
1. Introducción 85
2. La analogía entre la habitual importación de partes de automóviles a efectos de fabricación y el caso hipotético de un juego de piezas dividido en "envíos fraccionados" sugerida por China está fundamentalmente viciada 86
3. China no puede recurrir a la RGI 2 a) como fundamento para defender sus medidas 87
a) La RGI 2 a) sólo atañe a la interpretación de las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista de compromisos arancelarios, y no a la interpretación de otras obligaciones en el marco de la OMC 87
b) Las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de la RGI 2 a) ni de ninguna otra cuestión de clasificación arancelaria 88
c) La RGI 2 a) no proporcionaría a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994 90
K. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ 94
1. Introducción 94
2. La importación y el alcance del trato nacional 94
a) China hace caso omiso del principio de no discriminación en el comercio internacional 94
b) Los derechos de aduana propiamente dichos sólo pueden imponerse sobre la base del estado físico de los productos tal como llegan a la frontera 95
c) China aplica indebidamente el SA y sus Notas explicativas al imponer cargas a las partes de automóviles tal como se presentan en la frontera 96
d) El artículo II del GATT de 1994 no permite a los Miembros imponer derechos de aduana propiamente dichos más elevados a expediciones separadas de partes de automóviles sobre la base teórica de que pueden clasificarse como un vehículo entero 97
e) Con independencia de la clasificación, China está obligada por los compromisos que asumió con ocasión de la adhesión a imponer a los vehículos no montados o parcialmente montados un tipo del derecho del 10 por ciento 97
f) Anulación y menoscabo sin infracción 98
3. Las medidas no pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 98
a) China ha caracterizado erróneamente una defensa de una infracción del artículo III al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como una defensa al amparo del artículo II 98
b) El criterio para justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX 98

Página

c) Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX 99
d) Las medidas no satisfacen las prescripciones del preámbulo del artículo XX 99
L. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA 100
1. Introducción 100
2. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China 100
3. Las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994 104
4. Los reclamantes no han acreditado *prima facie* un incumplimiento del compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 106
5. Los reclamantes no han establecido la existencia de una infracción del Acuerdo SMC 106
6. Las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial identificara cualquier infracción de los Acuerdos abarcados 107
7. Conclusión 109
M. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 110
1. Introducción 110
2. La rama de producción de vehículos automóviles 110
3. Las disposiciones aplicables 110
a) ¿Se plantea una cuestión previa? El Acuerdo sobre las MIC como respuesta 110
b) El artículo III frente al artículo II del GATT de 1994 111
4. El artículo II del GATT de 1994 112
5. El apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 112
N. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 113
1. El artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC 113
2. Cargas interiores o derechos de aduana 115
3. La RGI 2 a) no proporciona a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994 115
4. La defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX 117
O. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 118
P. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 126

Página

1. La línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles 126
2. La línea divisoria entre forma y contenido 127
a) Los reclamantes no han articulado una interpretación de las palabras "éste presente" 127
b) La interpretación implícita de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes carece de fundamento 128
3. Tres vías para la resolución de esta diferencia 128
V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS 129
A. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR LA ARGENTINA EN CALIDAD DE TERCERO 129
1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera en el sentido del artículo II del GATT de 1994 129
2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión 130
3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX 131
B. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR EL JAPÓN EN CALIDAD DE TERCERO 131
1. El artículo III del GATT de 1994 es aplicable a las medidas 131
a) Jurisprudencia pertinente de la OMC y el GATT 131
b) Las medidas de China dan lugar a infracciones del artículo III del GATT de 1994 132
c) La Primera comunicación escrita de China no refuta las pruebas de que las medidas impugnadas son cargas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 133
2. Subsidiariamente, el artículo II del GATT de 1994 es aplicable a las medidas 134
a) Las medidas de China dan lugar a una presunción de infracción de sus compromisos arancelarios 134
b) China combina indebidamente mercancías importadas por separado 134
3. Clasificación arancelaria de los juegos de piezas CKD y SKD 135
a) El trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas de China impugnadas infringe el artículo II del GATT de 1994 136
b) El tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD infringe el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo 136
4. El artículo XX del GATT de 1994 no justifica las medidas 136
C. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR MÉXICO EN CALIDAD DE TERCERO 137
1. Introducción 137
2. GATT de 1994 137
3. Acuerdo sobre las MIC 138
4. Protocolo de Adhesión de China 139
5. Conclusión 140

Página

D. DECLARACIÓN ORAL DE LA ARGENTINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 140
1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT de 1994 140
2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión 142
3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX 142
4. Conclusión 143
E. DECLARACIÓN ORAL DE AUSTRALIA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 144
1. Introducción 144
2. ¿Son las medidas impugnadas medidas en frontera o medidas interiores? 144
3. ¿Cuál es la interpretación adecuada del arancel de aduanas de China? 147
4. Alcance de la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 148
F. DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 149
G. DECLARACIÓN ORAL DEL JAPÓN EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL 150
1. Argumento 150
a) Argumentos relacionados con el informe del Grupo Especial del GATT sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes* 150
b) Las medidas impugnadas infringen el Acuerdo sobre las MIC 152
2. Conclusión 153
VI. REEXAMEN INTERMEDIO 154
A. SECCIÓN VII.F DE LOS INFORMES PROVISIONALES CONCERNIENTE A LOS JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD 154
1. Párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 154
a) Párrafos 7.708 y 7.734 - Observaciones del Canadá 154
b) Párrafos 7.731, 7.733, 7.734 y 7.735 - Observaciones de los Estados Unidos 156
2. Párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China 156
a) Admisión de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá 156
b) Análisis de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá por el Grupo Especial en los párrafos 7.749 a 7.753 de los informes provisionales 160
i) Código aduanero de 10 dígitos - nuevo argumento de China 162
ii) La práctica de los reclamantes - nuevas pruebas presentadas por China 163

Página

c) Aclaración de los términos "líneas arancelarias" en el contexto del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China 165
B. OTRAS PETICIONES DE REEXAMEN 165
VII. CONSTATACIONES 166
A. CUESTIONES PRELIMINARES 166
1. Las medidas en litigio 166
a) Identificación de las medidas en litigio 166
i) La Orden Nº 8 166
ii) El Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 169
b) Efectos de las medidas en litigio: carga y procedimientos administrativos 170
i) Carga impuesta en virtud de las medidas 171
Condiciones en las que nace la obligación de pagar la carga 172
Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos - *Criterios para determinar las partes de automóviles caracterizadas como vehículos automóviles completos* 173
Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas están caracterizadas como vehículos completos - *Partes de automóviles importadas en múltiples expediciones* 176
Carga impuesta a las partes de automóviles importadas por terceros proveedores - Artículo 19 del Decreto Nº 125 176
ii) Procedimientos administrativos 178
Autoevaluación por los fabricantes de automóviles que montan/producen vehículos con partes de automóviles importadas para su venta en el país 178
Registro en la CGA antes de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos 180
Constitución de fianzas del pago por derechos antes de la importación de partes de automóviles 181
Despacho de aduana por los fabricantes de automóviles afectados en el momento de la importación 181
Verificación de si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos 183
Pago de la carga por el fabricante de automóviles de que se trate 184
Duración de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas 185
iii) Aplicación global de las medidas 186
c) Excepciones previstas en las medidas 186
i) Exención de los juegos de piezas CKD y SKD de los procedimientos administrativos - Párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 187
ii) Partes de automóviles importadas que han sido objeto de elaboración sustancial en China - Artículo 24 del Decreto Nº 125 189

Página

2. Productos en cuestión 190
a) Alcance de los productos en cuestión 190
b) Denominación de los productos a que se hace referencia en las medidas en litigio 191
3. La carga de la prueba 192
4. Orden del análisis del Grupo Especial 193
B. ARTÍCULO III DEL GATT DE 1994 194
1. ¿Son las medidas compatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994? 194
a) La carga impuesta en virtud de las medidas 196
i) Argumentos de las partes 197
ii) Examen del Grupo Especial 198
b) ¿Es la carga una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994? 199
i) Recapitulación de los argumentos de las partes 199
ii) "Impuestos interiores u otras cargas interiores" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 203
Argumentos de las partes 203
Examen del Grupo Especial 204
"Derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 206
Sentido corriente de un "derecho de aduana propiamente dicho" 207
Los "derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II - "al ser importados" 209
Argumentos de las partes 209
Examen del Grupo Especial 215
"Derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II - "a la importación o con motivo de ésta" 219
Argumentos de las partes 219
Examen del Grupo Especial 222
Práctica ulteriormente seguida 224
Conclusión 226
Objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 230
Argumentos de las partes 230
Examen del Grupo Especial 231
¿Es la carga impuesta en virtud de las medidas un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, o una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III? 232

Página

iii) *Conclusión* *236*

c) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales? 236

i) *Argumentos de las partes* *236*

ii) *Examen del Grupo Especial* *236*

d) ¿Están las partes importadas sujetas a impuestos y cargas interiores superiores a los aplicados a los productos nacionales? 237

i) *Argumentos de las partes* *237*

ii) *Examen del Grupo Especial* *237*

e) Conclusión 238

2. ¿Son las medidas compatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994? 238

a) Argumentos de las partes 238

b) Examen del Grupo Especial 238

3. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994? 239

a) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales? 240

i) *Argumentos de las partes* *240*

ii) *Examen del Grupo Especial* *240*

b) ¿Son las medidas una "ley, reglamento o prescripción" en el sentido del párrafo 4 del artículo III? 241

i) *Argumentos de las partes* *241*

ii) *Examen del Grupo Especial* *241*

c) ¿Son las medidas una ley, reglamento o prescripción "que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de partes de automóviles importadas? 243

i) *Argumentos de las partes* *243*

ii) *Examen del Grupo Especial* *244*

d) ¿Otorgan las medidas a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales? 248

i) *Argumentos de las partes* *248*

ii) *Examen del Grupo Especial* *249*

e) Conclusión 251

4. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994? 251

Página

a) Argumentos de las partes 251
b) Examen del Grupo Especial 252
5. ¿Están las medidas justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994? 253
a) ¿Cuál es la ley o reglamento cuya observancia las medidas en litigio están destinadas a lograr, en el sentido del apartado d) del artículo XX? 257
i) La interpretación de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles propugnada por China 257
ii) El arancel de aduanas de China 259
b) ¿Están las medidas destinadas a lograr la observancia de la ley o reglamento? 260
i) Si las medidas están "destinadas" a lograr la observancia de la ley o reglamento 261
ii) Si las medidas "logran la observancia" de la ley o reglamento 267
iii) Conclusión 278
c) ¿Son las medidas de China "necesarias" para lograr la observancia del arancel de aduanas de China? 278
d) Conclusión 286
C. EL ACUERDO SOBRE LAS MIC 286
D. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994 287
1. Trato de las partes de automóviles en la Lista CLII de China 288
2. Trato de las partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - *múltiples expediciones* 289
a) Interpretación de la Lista de concesiones de China 290
i) Sentido corriente de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" 290
ii) Contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" 290
Otros términos que figuran en las partidas arancelarias para vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87 290
El Sistema Armonizado 291
Reglas Generales Interpretativas del SA: relación entre la RGI 1 y la RGI 2 291
Aplicación de la RGI 2 a), en conjunción con la RGI 1, a las partidas arancelarias para "vehículos automóviles" 293
"Éste presente" - sentido corriente 299
"Éste presente" - la Decisión del Comité del SA 301
Importancia interpretativa de la Decisión del Comité del SA 301
La Decisión del Comité del SA y la interpretación de la expresión "*as presented*" ("éste presente") en la RGI 2 a) 304
Conclusión 316

Página

iii) Objeto y fin ... *316*

iv) Práctica ulteriormente seguida ... *320*

La práctica de la propia China ... 320

La práctica de otros Miembros - *En general* ... 321

La práctica de otros Miembros - *La decisión en materia de clasificación de muebles adoptada por el Canadá* ... 323

La práctica de otros Miembros - *Antielusión de los derechos antidumping y compensatorios* ... 325

Derechos antidumping y derechos de aduana propiamente dichos ... 325

Medidas antielusión con respecto a los derechos antidumping ... 328

Medidas antielusión: el caso de las bicicletas de la CE y el caso de las prensas rotativas de los Estados Unidos ... 331

La práctica de otros Miembros - "expediciones fraccionadas" ... 333

Conclusión ... 334

v) Medios de interpretación complementarios ... *334*

b) Conclusión ... 337

3. Tratamiento de las importaciones de partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - *El criterio de las características esenciales a tenor de los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125* ... 337

a) El criterio de las "características esenciales" a tenor de la RGI 2 a) ... 338

i) Circunstancias en las que el criterio de las características esenciales a tenor de la RGI 2 a) es aplicable ... *338*

ii) La tarea del Grupo Especial por lo que respecta a la alegación de los reclamantes sobre el criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas ... *338*

iii) Cuestión preliminar: Criterios predeterminados para el criterio de las características esenciales ... *341*

b) El criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas en litigio ... 346

i) Recapitulación de los argumentos de las partes ... *347*

ii) Criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125 ... *349*

iii) Criterio para determinar las características esenciales con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 ... *356*

El "valor" como criterio para la determinación de las características esenciales ... 358

Criterios para la determinación de las características esenciales con arreglo a los párrafos 2) y 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 ... 360

iv) Los criterios relativos a los conjuntos considerados importados con arreglo al artículo 22 del Decreto Nº 125 ... *362*

c) Conclusión ... 364

4. Justificación por China de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX ... 364

Página

E. EL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES 365
1. Argumentos de las partes 365
2. Examen del Grupo Especial 369
F. JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD 370
1. Alegaciones de las partes reclamantes 370
2. Alcance de los juegos de piezas CKD y SKD 371
3. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas compatible con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994? 374
a) El trato otorgado a los juegos de piezas CKD y SKD en las medidas de China 374
b) Interpretación de la Lista de concesiones de China 374
i) Expresión arancelaria que se ha de interpretar 375
ii) Sentido corriente de la expresión "vehículos automóviles" 376
iii) Contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" 378
¿Qué constituye contexto para interpretar la expresión arancelaria "vehículos automóviles"? 378
Otros términos en las partidas arancelarias para los vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87 381
Las Listas de otros Miembros 381
Sistema Armonizado 382
Consideraciones generales del Capítulo 87 y RGI 2 a) 382
Nota explicativa VII de la RGI 2 a) 385
iv) Objeto y fin 388
v) Práctica ulteriormente seguida 390
La práctica de China desde su adhesión a la OMC 391
La práctica de los reclamantes desde la adhesión de China a la OMC 392
La práctica de otros Miembros de la OMC desde la adhesión de China a la OMC 393
vi) Medios de interpretación complementarios 394
c) Conclusión 399
4. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas compatible con el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China? 399
a) ¿Cuál es el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo? 400
b) ¿Ha creado China líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD? 401

Página

c) Conclusión 406
G. OTRAS ALEGACIONES 406
1. Comunidades Europeas (DS339) 406
2. Estados Unidos (DS340) 406
3. Canadá (DS342) 407
VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 407
A. RECLAMACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (DS339): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 408
B. RECLAMACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS (DS340): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 409
C. RECLAMACIÓN DEL CANADÁ (DS342): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 410

ANEXO A

RESPUESTAS Y OBSERVACIONES DE LAS PARTES A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL Y POR LAS OTRAS PARTES

Índice		Página
Anexo A-1	Respuestas y observaciones de las partes a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la primera reunión sustantiva	A-2
Anexo A-2	Respuestas y observaciones de las partes a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión sustantiva	A-198
Anexo A-3	Respuestas y observaciones de las partes a una pregunta adicional formulada por el Grupo Especial 6 de agosto de 2007	A-404
Anexo A-4	Respuesta de China a una pregunta formulada por los Estados Unidos después de la segunda reunión sustantiva	A-417

ANEXO B

RESPUESTAS DE LOS TERCEROS A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL Y POR LAS PARTES

Índice		Página
Anexo B-1	Respuestas de la Argentina a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-2
Anexo B-2	Respuestas de Australia a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-5
Anexo B-3	Respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-17
Anexo B-4	Respuestas del Japón a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-22
Anexo B-5	Respuestas de México a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	B-32

ANEXO C[1]

CORRESPONDENCIA ENTRE EL GRUPO ESPECIAL Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Índice		Página
Anexo C-1	Carta de fecha 7 de junio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la Secretaría de la OMA	C-2

[1] Las observaciones formuladas por las partes sobre la carta de la OMA de 20 de junio de 2007 se incluyeron en sus respectivas comunicaciones ulteriores. Las observaciones formuladas por los Estados Unidos sobre la carta de la OMA de 30 de julio de 2007 se incluyeron en sus observaciones sobre las respuestas de China a las preguntas escritas formuladas por el Grupo Especial después de la segunda reunión.

Índice		Página
Anexo C-2	Carta de fecha 20 de junio de 2007 dirigida por la Secretaría de la OMA al Grupo Especial	C-5
Anexo C-3	Carta de fecha 16 de julio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la Secretaría de la OMA	C-11
Anexo C-4	Carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida por la Secretaría de la OMA al Grupo Especial	C-14
Anexo C-5	Observaciones de China sobre las respuestas de la OMA de fecha 30 de julio de 2007	C-26
Anexo C-6	Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la carta de la Secretaría de la OMA de 30 de julio de 2007	C-32
Anexo C-7	Observaciones del Canadá sobre las respuestas de la OMA	C-38

ANEXO D

CORRESPONDENCIA ENTRE EL GRUPO ESPECIAL Y LA ONUG

Índice		Página
Anexo D-1	Carta de fecha 15 de agosto de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la ONUG	D-2
Anexo D-2	Carta de fecha 16 de agosto de 2007 dirigida por la ONUG al Grupo Especial	D-3

ANEXO E

TRADUCCIONES COMUNES DE LAS MEDIDAS

Índice		Página
Anexo E-1	Traducción de la Orden Nº 8 acordada por las partes	E-2
Anexo E-2	Traducción del Decreto 125 acordada por las partes	E-21
Anexo E-3	Traducción del Aviso Nº 4 acordada por las partes	E-39

CUADRO DE ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME

Título abreviado	Título completo y referencia
Argentina - Pieles y cueros	Informe del Grupo Especial, *Argentina - Medidas que afectan a la exportación de pieles de bovino y a la importación de cueros acabados*, WT/DS155/R y Corr.1, adoptado el 16 de febrero de 2001
Argentina - Textiles y prendas de vestir	Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos*, WT/DS56/AB/R y Corr.1, adoptado el 22 de abril de 1998
Bélgica - Subsidios familiares	GATT Panel Report, *Belgian Family Allowances* (Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*), G/32, adoptado el 7 de noviembre de 1952, IBDD 1S/59 (este documento no existe en español)
Brasil - Neumáticos recauchutados	Informe del Grupo Especial, *Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados*, WT/DS332/R, adoptado el 17 de diciembre de 2007, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS332/AB/R
Canadá - Aeronaves	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999
Canadá - Automóviles	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R
Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado*, WT/DS276/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004
Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado*, WT/DS276/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS276/AB/R
Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera	Informe del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Aplicación de la ley sobre el examen de la inversión extranjera*, L/5504, adoptado el 7 de febrero de 1984, IBDD 30S/151
Canadá - Monedas de oro	Informe del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Medidas que afectan a la venta de monedas de oro*, L/5863, 17 de septiembre de 1985, no adoptado
Canadá - Productos lácteos	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos*, WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, adoptado el 27 de octubre de 1999
Canadá - Publicaciones	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones*, WT/DS31/AB/R, adoptado el 30 de julio de 1997
Canadá - Publicaciones	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones*, WT/DS31/R, adoptado el 30 de julio de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS31/AB/R
CE - Amianto	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto*, WT/DS135/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001

Título abreviado	Título completo y referencia
CE - Amianto	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto*, WT/DS135/R y Add.1, adoptado el 5 de abril de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS135/AB/R
CE - Banano III	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997
CE - Banano III (Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de los Estados Unidos*, WT/DS27/R/USA, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS27/AB/R
CE - Determinadas cuestiones aduaneras	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras*, WT/DS315/AB/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006
CE - Determinadas cuestiones aduaneras	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras*, WT/DS315/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS315/AB/R
CE - Equipo informático	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998
CE - Hormonas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (hormonas)*, WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998
CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Protección de las marcas de fábrica o de comercio y las indicaciones geográficas en el caso de los productos agrícolas y los productos alimenticios, Reclamación de los Estados Unidos*, WT/DS174/R, adoptado el 20 de abril de 2005
CE - Preferencias arancelarias	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo*, WT/DS246/R, adoptado el 20 de abril de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS246/AB/R
CE - Productos avícolas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la importación de determinados productos avícolas*, WT/DS69/AB/R, adoptado el 23 de julio de 1998
CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India - Recurso de la India al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS141/AB/RW, adoptado el 24 de abril de 2003
CE - Sardinas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Denominación comercial de sardinas*, WT/DS231/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar*, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Australia*, WT/DS265/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Brasil)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación del Brasil*, WT/DS266/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Tailandia)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Tailandia*, WT/DS283/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE - Trozos de pollo	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R y Corr.1, adoptado el 27 de septiembre de 2005
CE - Trozos de pollo (Brasil)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados, Reclamación del Brasil*, WT/DS269/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
CE - Trozos de pollo (Tailandia)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados, Reclamación de Tailandia*, WT/DS286/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
CEE - Banano II	Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Régimen de importación del banano*, DS38/R, 11 de febrero de 1994, no adoptado
CEE - Importaciones de carne de bovino	Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 2 del artículo XXIII*, L/5099, adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97
CEE - Piezas y componentes	Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes*, L/6657, adoptado el 16 de mayo de 1990, IBDD 37S/147
CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal	Informe del Grupo Especial del GATT, *Medidas de la CEE en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal*, L/4599, adoptado el 14 de marzo de 1978, IBDD 25S/53
Chile - Bebidas alcohólicas	Informe del Grupo Especial, *Chile - Impuestos a las bebidas alcohólicas*, WT/DS87/R, WT/DS110/R, adoptado el 12 de enero de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS87/AB/R, WT/DS110/AB/R
Chile - Sistema de bandas de precios	Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas*, WT/DS207/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
Chile - Sistema de bandas de precios	Informe del Grupo Especial, *Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas*, WT/DS207/R, adoptado el 23 de octubre de 2002, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS207/AB/R
Corea - Bebidas alcohólicas	Informe del Grupo Especial, *Corea - Impuestos a las bebidas alcohólicas*, WT/DS75/R, WT/DS84/R, adoptado el 17 de febrero de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna	Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada*, WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R, adoptado el 10 de enero de 2001
Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna	Informe del Grupo Especial, *Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada*, WT/DS161/R, WT/DS169/R, adoptado el 10 de enero de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R
Estados Unidos - "Headnote" relativa al azúcar	Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Restricciones a las importaciones de azúcar*, L/6514, adoptado el 22 de junio de 1989, IBDD 36S/386
Estados Unidos - Acero al carbono	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Derechos compensatorios sobre determinados productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes de Alemania*, WT/DS213/AB/R, adoptado el 19 de diciembre de 2002
*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*)*, WT/DS267/AB/R, adoptado el 21 de marzo de 2005
Estados Unidos - Artículo 337	Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930*, L/6439, adoptado el 7 de noviembre de 1989, IBDD 36S/402
Estados Unidos - Bebidas alcohólicas y derivadas de la malta	Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta*, DS23/R, adoptado el 19 de junio de 1992, IBDD 39S/242
Estados Unidos - Camarones	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón*, WT/DS58/AB/R, adoptado el 6 de noviembre de 1998
Estados Unidos - Camisas y blusas de lana	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India*, WT/DS33/AB/R y Corr.1, adoptado el 23 de mayo de 1997
Estados Unidos - Cordero	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas de salvaguardia respecto de las importaciones de carne de cordero fresca, refrigerada o congelada procedentes de Nueva Zelandia y Australia*, WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R, adoptado el 16 de mayo de 2001
Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas aplicadas a la importación de determinados productos procedentes de las Comunidades Europeas*, WT/DS165/AB/R, adoptado el 10 de enero de 2001
Estados Unidos - EVE	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"*, WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/AB/RW, adoptado el 29 de enero de 2002

Título abreviado	Título completo y referencia
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS108/AB/RW2
Estados Unidos - Gasolina	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional*, WT/DS2/AB/R, adoptado el 20 de mayo de 1996
Estados Unidos - Gasolina	Informe del Grupo Especial, Estados *Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional*, WT/DS2/R, adoptado el 20 de mayo de 1996, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS2/AB/R
Estados Unidos - Juegos de azar	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas*, WT/DS285/AB/R y Corr.1, adoptado el 20 de abril de 2005
Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por las Comunidades Europeas*, WT/DS136/R y Corr.1 y 2, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
Estados Unidos - Ley de 1916 (Japón)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por el Japón*, WT/DS162/R y Add.1, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000*, WT/DS217/R, WT/DS234/R, adoptado el 27 de enero de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R
Estados Unidos - Madera blanda IV	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS257/AB/R, adoptado el 17 de febrero de 2004
Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS212/RW, adoptado el 27 de septiembre de 2005
Estados Unidos - Superfund	Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas*, L/6175, adoptado el 17 de junio de 1987, IBDD 34S/157
Estados Unidos - Tabaco	Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Medidas que afectan a la importación y a la venta y utilización en el mercado interno de tabaco*, DS44/R, adoptado el 4 de octubre de 1994, IBDD 41S/140
Grecia - Impuestos sobre la importación	Informe del Grupo Especial del GATT, *Impuestos especiales sobre las importaciones establecidos por Grecia,* G/25, adoptado el 3 de noviembre de 1952, IBDD 1S/48
India - Automóviles	Informe del Grupo Especial, *India - Medidas que afectan al sector del automóvil*, WT/DS146/R, WT/DS175/R y Corr.1, adoptado el 5 de abril de 2002

Título abreviado	Título completo y referencia
India - Patentes (Estados Unidos)	Informe del Órgano de Apelación, *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R, adoptado el 16 de enero de 1998
Indonesia - Automóviles	Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R y Corr.3 y 4, adoptado el 23 de julio de 1998
Italia - Maquinaria agrícola	Informe del Grupo Especial del GATT, *Medidas discriminatorias italianas para la importación de maquinaria agrícola*, L/833, adoptado el 23 de octubre de 1958, IBDD 7S/64
Japón - Bebidas alcohólicas I	Informe del Grupo Especial del GATT, *Japón - Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados*, L/6216, adoptado el 10 de noviembre de 1987, IBDD 34S/94
Japón - Bebidas alcohólicas II	Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adoptado el 1º de noviembre de 1996
Japón - Películas	Informe del Grupo Especial, *Japón - Medidas que afectan a las películas y el papel fotográficos de consumo*, WT/DS44/R, adoptado el 22 de abril de 1998
Japón - Semiconductores	Informe del Grupo Especial del GATT, *Japón - Comercio de semiconductores*, L/6309, adoptado el 4 de mayo de 1988, IBDD 35S/130
México - Impuestos sobre los refrescos	Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas*, WT/DS308/AB/R, adoptado el 24 de marzo de 2006
México - Impuestos sobre los refrescos	Informe del Grupo Especial, *México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas*, WT/DS308/R, adoptado el 24 de marzo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS308/AB/R
República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos	Informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos*, WT/DS302/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos	Informe del Grupo Especial, *República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos*, WT/DS302/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS302/AB/R
Turquía - Arroz	Informe del Grupo Especial, *Turquía - Medidas que afectan a la importación de arroz*, WT/DS334/R, adoptado el 22 de octubre de 2007
Turquía - Textiles	Informe del Grupo Especial, *Turquía - Restricciones a las importaciones de productos textiles y de vestido*, WT/DS34/R, adoptado el 19 de noviembre de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS34/AB/R

LISTA DE ABREVIATURAS

Acuerdo SMC	Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias
Acuerdo sobre las MIC	Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio
Centro de Verificación	Centro Profesional Nacional de Verificación de la Caracterización como Vehículos Completos
CGA	Administración General de Aduanas
CKD	completamente desmontados
Convención de Viena	Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados
ESD	Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias
GATT de 1947	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1947
GATT de 1994	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
informe del Grupo de Trabajo	informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China
NDRC	Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma
OMA	Organización Mundial de Aduanas
ONUG	Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra
Protocolo de Adhesión	Protocolo de Adhesión de China a la OMC
RGI	Regla general para la interpretación del Sistema Armonizado
SA	Sistema Armonizado
SKD	parcialmente desmontados

I. INTRODUCCIÓN

A. RECLAMACIONES PRESENTADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS, LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ

1.1 El 30 de marzo de 2006, las Comunidades Europeas solicitaron la celebración de consultas con la República Popular China (en adelante "China") de conformidad con el artículo 4 del ESD, el párrafo 1 del artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC con respecto a la imposición por China de medidas que supuestamente afectan negativamente a las exportaciones a China de partes de automóviles procedentes de las Comunidades Europeas.[2]

1.2 Las consultas entre las Comunidades Europeas y China sobre éstas y otras medidas se celebraron en Ginebra los días 11 y 12 de mayo de 2006. Esas consultas no dieron lugar a una solución satisfactoria de la cuestión.

1.3 El 30 de marzo de 2006, los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con China de conformidad con los artículos 1 y 4 del ESD, el artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC (en la medida en que el artículo 8 incorpora el artículo XXII del GATT de 1994), y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXII del GATT de 1994) con respecto al trato que China concede a las partes, componentes y accesorios de vehículos automóviles importados de los Estados Unidos.[3]

1.4 Las consultas entre los Estados Unidos y China se celebraron los días 11 y 12 de mayo de 2006 en Ginebra. Sin embargo, no resolvieron la diferencia.

1.5 El 13 de abril de 2006, el Canadá solicitó la celebración de consultas con China de conformidad con los artículos 1 y 4 del ESD, el artículo XXII del GATT de 1994, el artículo 7 del Acuerdo sobre Normas de Origen, el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC y los artículos 4 y 30 del Acuerdo SMC con respecto al trato que China concede a las partes de automóviles procedentes del Canadá.[4]

1.6 Los días 11 y 12 de mayo de 2006 se celebraron consultas entre el Canadá y China con miras a llegar a una solución mutuamente satisfactoria. Lamentablemente, las consultas no permitieron resolver la diferencia.

1.7 El 15 de septiembre de 2006, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá solicitaron por separado el establecimiento de un grupo especial. En su reunión de 28 de septiembre de 2006, el Órgano de Solución de Diferencias aplazó el establecimiento del grupo especial.

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

1.8 En su reunión de 26 de octubre de 2006, el OSD estableció un Grupo Especial único en respuesta a las solicitudes presentadas por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS339/8,

[2] WT/DS339/1, de 3 de abril de 2006.
[3] WT/DS340/1, de 3 de abril de 2006.
[4] WT/DS342/1, de 19 de abril de 2006.

por los Estados Unidos en el documento WT/DS340/8 y por el Canadá en el documento WT/DS342/8, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 9 del ESD.[5]

1.9 En esa reunión, las partes en la diferencia acordaron que el Grupo Especial se estableciera con el mandato uniforme. Por consiguiente, el mandato del Grupo Especial es el siguiente:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los Acuerdos abarcados invocados por las Comunidades Europeas en el documento WT/DS339/8, por los Estados Unidos en el documento WT/DS340/8 y por el Canadá en el documento WT/DS342/8, el asunto sometido al OSD por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá en esos documentos, y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos."

1.10 El 19 de enero de 2007, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá solicitaron al Director General que estableciera la composición del Grupo Especial de conformidad con el párrafo 7 del artículo 8 del ESD.

1.11 El 29 de enero de 2007, el Director General procedió en consecuencia a establecer la composición del Grupo Especial, que es la siguiente[6]:

Presidente: Sr. Julio Lacarte-Muró

Miembros: Sr. Ujal Singh Bhatia
Sr. Wilhelm Meier

1.12 La Argentina, Australia, el Brasil, el Japón, México, Tailandia y el Taipei Chino se han reservado el derecho de participar como terceros en las actuaciones del Grupo Especial.

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

1.13 El Grupo Especial celebró su primera reunión sustantiva con las partes los días 22 y 24 de mayo de 2007. La reunión con los terceros tuvo lugar el 23 de mayo de 2007. La segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes se celebró los días 12 y 13 de julio de 2007.

1.14 El 20 de septiembre de 2007, el Grupo Especial emitió la parte expositiva de su informe. El Grupo Especial presentó sus informes provisionales a las partes el 13 de febrero de 2008. El Grupo Especial presentó sus informes definitivos a las partes el 20 de marzo de 2008.

II. ELEMENTOS DE HECHO

A. MEDIDAS EN LITIGIO

2.1 Este asunto se refiere a las medidas impuestas por China a las importaciones de partes de automóviles. Las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá han identificado las siguientes medidas en litigio en el presente caso[7]:

---

[5] WT/DSB/M/221, párrafo 54.

[6] WT/DS339/9, WT/DS340/9 y WT/DS342/9, de 30 de enero de 2007.

[7] Los títulos y los términos de las medidas de China utilizados en los presentes informes son los facilitados en las traducciones comunes de las medidas acordadas por las partes, adjuntas como anexo E de los

a) la Política de desarrollo en el sector del automóvil (Orden de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (Nº 8)) ("Orden Nº 8"), que entró en vigor el 21 de mayo de 2004;

b) las Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos (Decreto Nº 125 de la República Popular China) ("Decreto Nº 125"), que entró en vigor el 1º de abril de 2005; y

c) las Normas sobre la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos (Aviso Público de la Administración General de Aduanas de la República Popular China, Nº 4 de 2005) ("Aviso Nº 4"), que entró en vigor el 1º de abril de 2005.

B. TRADUCCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CHINA

2.2 En lo que respecta a las medidas de China en litigio, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá (también, en adelante, los "correclamantes") presentaron sus traducciones no oficiales de las medidas al inglés como parte de las pruebas documentales conjuntas adjuntas a sus Primeras comunicaciones escritas.[8] China también presentó sus propias traducciones no oficiales del capítulo XI de la Orden Nº 8, del Decreto Nº 125 y del Aviso Nº 4 como parte de las pruebas documentales adjuntas a su Primera comunicación escrita.[9]

2.3 En la segunda reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pidió a las partes que se pusieran de acuerdo en una versión traducida común de las medidas de China. En consecuencia, el 2 de agosto de 2007, las partes presentaron traducciones comunes de todas las disposiciones de las medidas de China, con la excepción del artículo 28 del Decreto Nº 125.[10]

2.4 En respuesta a la petición de los reclamantes de que el Grupo Especial solicitara la traducción del artículo 28 del Decreto Nº 125 a un traductor independiente, el Grupo Especial envió una carta a la ONUG en la que pedía que su División de Servicios de Conferencias tradujese la disposición en cuestión.[11] El 23 de agosto de 2007, el Grupo Especial transmitió la traducción de la ONUG a las partes para que formularan observaciones.

---

presentes informes. Los aspectos de procedimiento de las traducciones comunes de las medidas de China se explican en los párrafos 2.2 a 2.4.

[8] Pruebas documentales conjuntas 18 (Orden Nº 8); 27 (Decreto Nº 125); y 28 (Aviso Nº 4).

[9] Pruebas documentales 2 (capítulo XI de la Orden Nº 8), 3 (Decreto Nº 125); y 4 (Aviso Nº 4) presentadas por China.

[10] Los textos de las traducciones comunes de las medidas de China se adjuntan como anexo E a los presentes informes. En cuanto al artículo 28 del Decreto Nº 125, se ha insertado la traducción realizada por la ONUG.

[11] Tanto el chino como el inglés son idiomas oficiales de las Naciones Unidas. La carta dirigida por el Grupo Especial a la ONUG, de fecha 15 de agosto de 2007, y la respuesta de la ONUG al Grupo Especial se reproducen en el anexo D de los presentes informes.

C. SOLICITUD DE INFORMACIÓN A LA OMA

2.5 El 7 de junio de 2007, el Grupo Especial envió una carta a la OMA solicitando su asistencia sobre cuestiones relacionadas con el SA.[12] Se invitó a las partes a que formularan observaciones sobre la respuesta de la OMA en la segunda reunión sustantiva con las partes.

2.6 El 16 de julio de 2007, el Grupo Especial envió una segunda carta a la OMA solicitando más asistencia sobre la misma cuestión.[13] Las partes tuvieron la oportunidad de formular observaciones sobre la segunda respuesta de la OMA.

D. SOLICITUD DE LOS ESTADOS UNIDOS DE QUE LAS CONSTATACIONES DEL GRUPO ESPECIAL SE PRESENTEN COMO INFORMES SEPARADOS CONTENIDOS EN UN SOLO DOCUMENTO CON SECCIONES SEPARADAS SOBRE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL RESPECTO DE CADA PARTE RECLAMANTE

2.7 En la segunda reunión sustantiva, los Estados Unidos solicitaron, de conformidad con el párrafo 18 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, que el Grupo Especial presentara sus constataciones en un documento único que incluyera tres informes separados con secciones comunes sobre las conclusiones y recomendaciones del Grupo Especial respecto de cada parte reclamante.

III. SOLICITUDES DE CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES

A. COMUNIDADES EUROPEAS

3.1 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de forma incompatible con las disposiciones siguientes[14]:

a) los párrafos 1 y 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 1 de la lista ilustrativa anexa a dicho Acuerdo, al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías que son incompatibles con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994 y al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías cuyo cumplimiento es necesario para obtener una ventaja y que prescriben la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos determinados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local. Además, China ha actuado de forma incompatible con los párrafos 1 y 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 2 de la lista ilustrativa anexa a dicho Acuerdo, al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías que son incompatibles con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994 y al aplicar medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio de mercancías cuyo cumplimiento es necesario para obtener una ventaja y que restringen

[12] La carta de fecha 7 de junio de 2007 dirigida por el Grupo Especial a la OMA y la respuesta de la OMA de fecha 20 de junio de 2007 se reproducen en el anexo C de los presentes informes.

[13] La segunda carta dirigida por el Grupo Especial a la OMA y la respuesta de la OMA de fecha 30 de julio de 2007 se reproducen en el anexo C de los presentes informes.

[14] Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas, WT/DS339/8, y Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 300 a 303.

la importación por una empresa de los productos utilizados en su producción local o relacionados con ésta, en general o a una cantidad relacionada con el volumen o el valor de la producción local que la empresa exporte;

b) las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, enumeradas en el Protocolo de Adhesión de la República Popular China a la OMC, en particular en el párrafo 3 de la sección 7 de su Parte I, y en el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, conjuntamente con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China y el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, al no cumplir plenamente, en el momento de su adhesión, el Acuerdo sobre las MIC, sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo, al no eliminar las prescripciones de contenido nacional y al no dejar de hacer cumplir las disposiciones de los contratos que imponen requisitos de ese tipo;

c) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 al imponer umbrales determinados con respecto a las partes importadas de un vehículo montado por encima de los cuales se aplica una carga adicional sobre cada parte importada incluida en el vehículo. Además, como parte de las medidas, China también impone prescripciones administrativas adicionales a los importadores y fabricantes que no cumplan el umbral exigido con respecto al contenido nacional. De ese modo, China no ha concedido a los productos del territorio de las Comunidades Europeas importados en el territorio de China un trato no menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior;

d) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 al aplicar a los productos del territorio de otros Miembros importados en el territorio de China, directa o indirectamente, impuestos interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares. China también ha aplicado impuestos interiores u otras cargas interiores a los productos importados o nacionales, en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1 del artículo III;

e) el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 al establecer y mantener reglamentación cuantitativa interior sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos, que requiere, directa o indirectamente, que una cantidad o proporción determinada de un producto objeto de dicha reglamentación provenga de fuentes nacionales de producción. Además, China ha aplicado reglamentaciones cuantitativas interiores en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1 del artículo III; y

f) las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, enumeradas en el Protocolo de Adhesión, en particular en el párrafo 2 de la sección 7 de su Parte I, al introducir medidas que son incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994, en particular el artículo III.

3.2 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de forma incompatible con las disposiciones siguientes:

g) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 al no conceder al comercio de otro Miembro un trato no menos favorable que el previsto en la parte apropiada de la Lista correspondiente anexa al GATT de 1994. China tampoco ha eximido los productos de los territorios de otro Miembro, al ser importados en el territorio de China, de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de China. China no ha eximido dichos productos de todos los demás derechos o cargas de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta que excedan de los aplicados en la fecha de ese Acuerdo o de los que, como consecuencia directa y obligatoria de la legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente; y

h) el párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC junto con el párrafo 2 del mismo artículo al conceder o mantener subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones.

3.3 Asimismo, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que recomiende, de conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, que China retire sus subvenciones prohibidas en un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de adopción por el OSD de sus recomendaciones y resoluciones en la presente diferencia.[15]

B. ESTADOS UNIDOS

3.4 Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes[16]:

a) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, al imponer una carga a las partes de automóviles importadas pero no a las partes de automóviles nacionales, y, al aplicar de otro modo cargas interiores de manera que se proteja la producción nacional;

b) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, al tratar las partes de automóviles importadas de manera menos favorable que las partes de automóviles nacionales similares imponiendo cargas administrativas adicionales y otras cargas adicionales a los fabricantes que utilizan partes importadas por encima de umbrales especificados y afectar de este modo a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de partes de automóviles importadas en el mercado interior;

c) el párrafo 1 del artículo 2 y los párrafos 1 a) y 2 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC, al prescribir que en China los fabricantes de vehículos automóviles compren o utilicen partes de automóviles nacionales para obtener ventajas tales como la de evitar las cargas administrativas y el pago de cargas adicionales y al imponer restricciones que en general restringen la importación por un fabricante de partes de automóviles utilizadas en su producción local o relacionadas con ésta;

d) el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, al exigir que una cantidad o proporción determinada de las partes de automóviles montadas para formar un vehículo automóvil completo provenga de fuentes nacionales de producción, y al

[15] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 303.
[16] Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, WT/DS340/8, y Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 128 y 129.

aplicar de otro modo reglamentaciones cuantitativas interiores de manera que se proteja la producción nacional;

e) el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, al introducir medidas que no puede justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, concretamente con respecto a los artículos III y XI del GATT de 1994;

f) el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo, al no cumplir el Acuerdo sobre las MIC y al mantener prescripciones de contenido nacional hechas efectivas mediante las medidas;

g) los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, al eximir a las partes de automóviles nacionales de las cargas impuestas por las medidas, así como al eximir a las partes importadas de las cargas si el fabricante de vehículos automóviles emplea partes nacionales con preferencia a las importadas para ajustarse a los umbrales especificados; y

3.5 en tanto en cuanto las medidas imponen una carga a la importación de partes de automóviles o con motivo de ésta,

h) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, al conceder a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en su Lista de concesiones y compromisos anexa al GATT de 1994 e imponer cargas que exceden de las fijadas en la Lista;

i) el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, al identificar específicamente juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles y al fijar para ellos el arancel correspondiente a los vehículos completos; y

j) el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994, al imponer prohibiciones o restricciones a la importación de partes de automóviles en forma distinta de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas.

3.6 Los Estados Unidos solicitan asimismo que el Grupo Especial formule las recomendaciones establecidas en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC.[17]

C. CANADÁ

3.7 El Canadá solicita al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes[18]:

a) el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, porque las medidas dan lugar a la imposición de cargas a las partes importadas en relación con su uso en el proceso de fabricación en China, mientras que esas cargas no se imponen a las partes de producción nacional. China también aplica impuestos u otras cargas interiores a los

[17] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 128.

[18] Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Canadá, WT/DS342/8, y Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 159 y 160.

productos importados, en forma contraria a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo III;

b) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, porque las medidas dan lugar a la concesión de un trato menos favorable a las partes importadas que a las partes nacionales. El trato menos favorable incluye los efectos de las cargas adicionales impuestas a las partes importadas, una reglamentación más gravosa al respecto y umbrales determinados para su uso;

c) el párrafo 5 del artículo III (así como el párrafo 1 del mismo artículo) del GATT de 1994, porque las medidas constituyen una reglamentación cuantitativa interior que requiere proporciones determinadas de contenido nacional;

d) el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 1 de la lista ilustrativa del Acuerdo, porque las medidas constituyen medidas que prescriben la compra o la utilización por las empresas nacionales de productos de origen nacional;

e) el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, por conducto de medidas incompatibles con las disposiciones del GATT de 1994, en particular su artículo III; y

f) el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo y los párrafos 203 y 342 del informe del Grupo de Trabajo, mediante medidas que establecen y mantienen prescripciones de contenido nacional.

3.8 Subsidiariamente, el Canadá solicita al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las disposiciones siguientes:

g) los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, porque las cargas impuestas a las partes importadas, si se caracterizan correctamente como aranceles, son superiores a las consignadas en la Lista de concesiones y compromisos de China y, por tanto, contrarias a los compromisos contraídos por China al adherirse a la OMC.

3.9 El Canadá también solicita al Grupo Especial que constate que las medidas de China anulan o menoscaban, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, las ventajas resultantes para el Canadá con respecto a los juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles. En particular, China ha anulado o menoscabado las ventajas relacionadas con los párrafos 93 y 342 del informe del Grupo de Trabajo, conjuntamente con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, al aplicar aranceles superiores al 10 por ciento sobre las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles.

3.10 Además, el Canadá solicita al Grupo Especial que recomiende a China que ponga sus medidas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, en particular suprimiendo los umbrales relativos al contenido nacional y eliminando la carga interior discriminatoria aplicada por encima de los compromisos consignados en su Lista.[19]

[19] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 160.

D. CHINA

3.11 China solicita lo siguiente[20]:

a) que el Grupo Especial rechace las alegaciones planteadas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá; y

b) para el caso de que el Grupo Especial constate que uno o más aspectos de las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo II o el artículo III del GATT, China ha demostrado a título provisional que toda incompatibilidad entre las medidas impugnadas y las obligaciones que incumben a China en virtud del GATT está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX.

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1 Los argumentos presentados por las partes en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales se reflejan *infra*.[21] Las respuestas de las partes a las preguntas y sus observaciones sobre las respuestas de las demás partes se reproducen en el anexo C.

A. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. Introducción

4.2 China, como Miembro de la OMC, se ha comprometido a cumplir las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre la OMC. Se ha comprometido a abrir sus mercados, entre otras cosas mediante la reducción de los aranceles aplicables a las partes de automóviles y la eliminación de sus requisitos de contenido nacional. A pesar de los compromisos asumidos en el proceso de adhesión a la OMC, China ha introducido medidas que imponen cargas interiores discriminatorias a las partes de automóviles importadas si los vehículos fabricados en China superan determinados umbrales máximos de partes de automóviles importadas. Las medidas incluyen también onerosas prescripciones en materia de registro, información y verificación que sólo se aplican a las partes de automóviles importadas. Las medidas hacen que las partes de automóviles importadas resulten más costosas y menos competitivas que las partes de automóviles nacionales similares, y en consecuencia fomentan la inversión en la fabricación de partes locales.

2. Las medidas

4.3 Las medidas figuran en tres documentos:

- Orden Nº 8;
- Decreto Nº 125; y
- Aviso Nº 4.

4.4 La Orden Nº 8 fue publicada el 21 de mayo de 2004 por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. El Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, ambos en vigor desde el 1º de abril de 2005, aplican y administran la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil.

[20] Primera comunicación escrita de China, párrafos 214 y 215.

[21] Los resúmenes de los argumentos de las partes se basan en los resúmenes presentados por éstas al Grupo Especial. Las notas que figuran en esta sección son las de las partes.

a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros"

4.5 Si un modelo de vehículo se fabrica utilizando partes importadas que superan umbrales de cantidad o valor especificados, se considera que todas las partes importadas son "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" y se les impone una carga basada en el tipo aplicable a los vehículos enteros, normalmente el 25 por ciento del valor de las partes importadas. Las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se satisface cualquiera de los tres criterios siguientes (artículo 21 del Decreto Nº 125):

- A partir del 1º de abril de 2005, cuando se importen juegos de piezas CKD o SKD completos para montar un vehículo.
- A partir del 1º de abril de 2005, si en la fabricación del vehículo se utiliza un número suficiente de conjuntos que se consideran importados. Las partes importadas se caracterizarán como vehículos completos si se "consideran importadas" las siguientes combinaciones de conjuntos:
    - los dos conjuntos principales (la carrocería y el motor del vehículo);
    - cualquiera de los dos conjuntos principales, así como tres o más de los demás conjuntos; o
    - cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.
- A partir del 1º de julio de 2006, cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo el 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en un vehículo. Sin embargo, este aspecto de las medidas fue suspendido por el Boletín Aduanero Conjunto Nº 38, de fecha 5 de julio de 2006, hasta el 1º de julio de 2008.

4.6 Un conjunto se "considerará importado", y en consecuencia contará para los umbrales, si el precio total de las partes importadas representa como mínimo un 60 por ciento del precio total del conjunto, o si utiliza más de un número especificado de "partes fundamentales", o si está montado a partir de un conjunto completo de partes importadas (artículo 22 del Decreto Nº 125).

4.7 Si el fabricante de vehículos produce un vehículo que utiliza partes importadas que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, estará obligado a pagar una carga sobre todas las partes importadas incorporadas para formar el vehículo (es decir, no sólo las partes importadas utilizadas en el conjunto que se considera importado). Esa carga generalmente es igual a un arancel del 10 por ciento sobre las partes de automóviles y un 15 por ciento adicional de carga interior. Las cargas impuestas por las medidas no se imponen en la frontera, sino en fecha posterior, tras la incorporación de las mercancías para fabricar los vehículos y, como se describe más arriba, en función del uso que se dé a las partes en China.

b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza cualesquiera partes importadas

4.8 Todo uso de partes importadas en la fabricación de un vehículo someterá al fabricante al oneroso régimen administrativo establecido por las medidas. Las prescripciones administrativas no son aplicables a los fabricantes de vehículos que sólo utilizan partes nacionales. Esto puede dar lugar a demoras significativas en la recepción y utilización de partes de automóviles importadas, y afecta a

la capacidad de los fabricantes para obtener partes importadas no incluidas en un plan registrado para un vehículo.

4.9 Las obligaciones administrativas requieren que los fabricantes de vehículos que utilicen partes importadas, entre otras cosas:

a) realicen una autoevaluación de los modelos de vehículos propuestos para determinar si la cantidad o el valor de las partes importadas que hayan de utilizarse en la fabricación del vehículo hacen que esas partes se caractericen como vehículos completos;

b) presenten a los servicios de aduanas documentos en los que figuren la cantidad y el valor de las partes importadas efectivamente utilizadas en la fabricación de un modelo de vehículo;

c) soliciten y se sometan a una verificación de su autoevaluación por los servicios de aduanas (si las partes importadas no se caracterizan como vehículos completos) o de la primera serie de vehículos producida (si las partes importadas se caracterizan como vehículos completos);

d) antes de importar, proporcionen a la oficina aduanera del distrito a cargo de la zona donde el fabricante está ubicado una garantía general del pago de derechos cuando un modelo de vehículo utilice partes caracterizadas como vehículos completos.

4.10 Otra carga administrativa impuesta con arreglo a los términos de las medidas se debe a que se considera que las partes importadas están "en régimen de depósito". Hasta la fecha, esa consideración es una ficción. Por el momento las partes de automóviles importadas no han estado sujetas a requisitos de depósito en China, y se utilizan libremente en las instalaciones de fabricación de los fabricantes de vehículos y partes. Sin embargo, si esa norma se aplicara añadiría una complicación sustancial (como el mantenimiento de registros especiales, las restricciones a la entrada y salida, incluidos pases especiales para el personal, la aprobación de los servicios de aduanas para sacar partes de las zonas bajo control aduanero ...).

4.11 Las medidas imponen también prescripciones administrativas específicas cuando en el vehículo se hacen modificaciones utilizando partes importadas en lugar de partes nacionales. Esto supone desde la obligación de informar a los servicios de aduanas cuando se instalan en el modelo de vehículo partes opcionales importadas hasta la repetición de todos los trámites administrativos para registrar e importar las partes. Eso tiene por efecto una limitación de la capacidad de los fabricantes de vehículos para obtener libremente partes de automóviles importadas.

4.12 Las medidas obligan también a los fabricantes a rastrear la cadena de abastecimiento para determinar si conjuntos específicos y partes fundamentales han de tratarse como importados a efectos de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes de partes y los proveedores que utilizan partes importadas tienen que mantener registros de la cantidad, el tipo y el costo de las partes importadas utilizadas en cualesquiera partes incorporadas para fabricar un vehículo. Los fabricantes y proveedores de partes lo hacen para cumplir sus obligaciones contractuales con los fabricantes de vehículos y garantizarles que se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas.

c) Repercusión de las medidas

4.13 El efecto global de las medidas es una discriminación contra las partes de automóviles importadas, debido al fomento de la utilización de partes nacionales en la fabricación de vehículos y partes de automóviles en China. Dada la sensibilidad a los precios del mercado chino, los fabricantes de vehículos y partes de automóviles se verían "excluidos en razón de sus precios" del mercado chino si transfirieran a sus clientes la carga interior adicional del 15 por ciento, y sufrirían pérdidas si absorbieran ellos mismos el costo. Como consecuencia de ello, los fabricantes se ven obligados a respetar los umbrales de contenido nacional establecidos por las medidas. Esto contribuye también a devaluar las inversiones de los fabricantes extranjeros de vehículos y partes de automóviles, que habían invertido en China contando con que podrían importar partes de automóviles al tipo del 10 por ciento consolidado por China en su Lista de concesiones.

3. Argumento jurídico

a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión en relación con el Acuerdo sobre las MIC

4.14 Las Comunidades Europeas consideran que las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*, en conjunción con los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa.

4.15 Las medidas son "medidas en materia de inversiones" porque tienen por objetivo fomentar el desarrollo de una capacidad local de fabricación de vehículos automóviles acabados y partes para vehículos automóviles en China. Inherente a ese objetivo es que esas medidas necesariamente tienen efectos significativos sobre las inversiones en esos sectores. La estrategia en materia de inversiones de los fabricantes de vehículos y partes, tanto locales como extranjeros, depende totalmente de las restricciones establecidas por esas medidas.

4.16 Las medidas están "relacionadas con el comercio" porque se aplican únicamente a las partes importadas y sólo guardan relación con ellas. Además, las prescripciones de contenido nacional están necesariamente "relacionadas con el comercio" porque, por definición, siempre favorecen el uso de productos nacionales con preferencia a los importados, por lo que afectan al comercio.

4.17 Las medidas están claramente comprendidas en el ámbito de aplicación de los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC, ya que i) obligan a respetar umbrales de contenido nacional para obtener una serie de ventajas (cargas menores y ventajas en materia de procedimiento) y ii) las prescripciones en materia de contenido nacional tienen, por definición, efectos importantes en la importación de productos utilizados en la producción local o relacionados con ella.

4.18 Dado que China, en su Protocolo de Adhesión, se ha comprometido específicamente a cumplir el Acuerdo sobre las MIC, las medidas son también incompatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del *Acuerdo sobre la OMC*, tal como se establece en el Protocolo de Adhesión (párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I y párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo, en conjunción con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I y el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo).

b) La infracción del artículo III del GATT de 1994 y del Protocolo de Adhesión de China en relación con el artículo III del GATT de 1994

4.19 Lo que activa la aplicación de las medidas es el proceso de fabricación efectivo que tiene lugar en China. Por consiguiente, las medidas son medidas "interiores". De hecho, la carga interior

sólo se impone si el contenido nacional es insuficiente una vez que las partes importadas han sido montadas y utilizadas en la fabricación de un vehículo completo.

i) Párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.20 Las medidas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 porque concurren los tres elementos necesarios para una constatación de incompatibilidad establecidos en esa disposición.

4.21 Las partes de automóviles importadas y nacionales son "productos similares", porque las propias medidas tratan como "similares" las partes nacionales y las importadas. La única distinción se basa en el origen de los productos.

4.22 Las medidas constituyen "leye[s], reglamento[s] o prescripci[ones] que afect[an] a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de los productos similares importados, ya que imponen normas de procedimiento y administrativas muy estrictas y posiblemente una carga interior del 15 por ciento, por lo que modifican desfavorablemente las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados en el mercado interior.

4.23 Por último, se otorga a las partes y componentes de automóviles importadas un trato "menos favorable" que el concedido a productos nacionales similares, ya que los fabricantes de automóviles no pueden comprar libremente partes importadas que superen una determinada proporción sin sufrir graves consecuencias. Esas consecuencias consisten en una carga adicional y en la obligación de cumplir requisitos de procedimiento adicionales.

ii) Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994

4.24 Las medidas infringen también lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III. Las partes de automóviles nacionales e importadas son "productos similares", porque las medidas sólo se aplican a las partes de automóviles importadas, y no a las nacionales. Las partes de automóviles importadas idénticas en todos sus aspectos, salvo el origen, a las partes de automóviles nacionales estarán -en función de la cantidad de contenido nacional en el vehículo montado- sujetas a cargas interiores. Dado que esas cargas interiores no se aplican a las partes de automóviles nacionales, las aplicadas a las partes de automóviles importadas son, necesariamente, "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

4.25 Subsidiariamente, las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III en conjunción con la Nota pertinente. Dado que las medidas discriminan entre partes de automóviles sobre la base de su origen, las partes de automóviles importadas y las nacionales son necesariamente "directamente competidor[as] o ... sustitui[bles]". No están "sujet[as] a un impuesto similar", ya que las cargas interiores sólo se imponen a las partes de automóviles importadas. La aplicación de las medidas con fines de protección, en el sentido del párrafo 1 del artículo III, se desprende del hecho de que la diferencia de cargas es significativamente superior al nivel *de minimis*, de la estructura discriminatoria de las medidas y de su finalidad declarada, que es proteger la producción nacional.

iii) Párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.26 Las medidas infringen además lo dispuesto en la primera frase del párrafo 5 del artículo III. En primer lugar, constituyen una "reglamentación interior", ya que son normas imperativas de las

autoridades chinas sobre el trato administrativo y fiscal de las partes de automóviles importadas. En segundo lugar, constituyen una reglamentación "cuantitativa ... sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", porque afectan a las cantidades y las proporciones de partes de automóviles nacionales importadas en vehículos montados y en sus conjuntos. Las medidas establecen cantidades y proporciones máximas de partes de automóviles importadas que no se deberán sobrepasar cuando se utilicen para montar vehículos. En tercer lugar, las medidas "requier[en], directa o indirectamente, que una cantidad o proporción determinada de un producto objeto de dicha reglamentación provenga de fuentes nacionales de producción". Si los fabricantes de vehículos no utilizan partes nacionales suficientes para no superar los umbrales máximos de partes importadas establecidos en las medidas, todas las partes importadas montadas en ese vehículo se clasifican como "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos", y se les imponen cargas con arreglo al tipo del derecho aplicable a los vehículos completos.

4.27 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas demuestran que las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 5 del artículo III porque se aplican "de manera que se proteja la producción nacional". Los factores arriba citados que indican que la aplicación tiene una finalidad de protección, en el sentido de la segunda frase del párrafo 2 del artículo III, también llevan a concluir que las medidas son incompatibles con la segunda frase del párrafo 5 del artículo III.

iv) El Protocolo de Adhesión

4.28 Como se demuestra más arriba, las medidas son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, y China, en su Protocolo de Adhesión, se ha comprometido a aplicar, entre otras disposiciones, el artículo III sin introducir, reintroducir o aplicar medidas no arancelarias que no puedan justificarse al amparo del Acuerdo sobre la OMC. Al adoptar las medidas, China ha introducido medidas no arancelarias que no pueden justificarse al amparo de las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. Es evidente que China no puede aplicar el artículo III del GATT de 1994 introduciendo medidas que son incompatibles con esa disposición sin incumplir los compromisos que ha contraído a tenor de los términos de su adhesión a la OMC. Por consiguiente, China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, tal como se establecen en el Protocolo de Adhesión (párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I).

c) Apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994

4.29 Subsidiariamente, las Comunidades Europeas consideran que las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994. En virtud del artículo II, China se ha comprometido a conceder a las importaciones un trato no menos favorable que el previsto en su Lista. En particular, no deberán aplicarse derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los tipos consolidados en la Lista de China.

4.30 Hay cuatro categorías generales distintas de productos de la industria del automóvil pertinentes en este caso con arreglo a la nomenclatura del arancel de China, a saber:

1. vehículos completos (partidas 87.01 a 87.05, de las que las partidas 87.02 a 87.04 son las más pertinentes a la luz del alcance de las medidas) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 25 por ciento-;

2. productos intermedios como la carrocería y el chasis con motor incorporado (una combinación de elementos y/o partes del vehículo instalados y/o montados

juntos sin que constituyan vehículos completos (partidas 87.06, 87.07)) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento-;

3. partes y accesorios del Capítulo 87 (partida 87.08) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento o menos-;

4. partes y accesorios de vehículos automóviles no clasificados en el Capítulo 87 (neumáticos, motores, acumuladores) -tipo del derecho consolidado de normalmente un 10 por ciento o menos-.

4.31 El arancel de China contiene líneas arancelarias separadas para los vehículos automóviles completos, por un lado, y las partes y accesorios de esos vehículos automóviles, por otro. Sin embargo, las medidas no son compatibles con esas líneas arancelarias y los tipos del derecho consolidados fijados en la Lista de China.

4.32 Con arreglo a las medidas, determinadas partes de vehículos automóviles se clasifican (o se "consideran") como vehículos completos o enteros, y se les imponen los derechos correspondientes. Ya sobre la base del sentido corriente de los términos vehículos automóviles "enteros" o "completos", en comparación con las "partes" de vehículos automóviles, ello constituye no sólo un error manifiesto sino una contradicción en los propios términos.

4.33 Aunque el sentido corriente de la expresión "vehículos automóviles enteros o completos", comparada con "partes" de esos vehículos se examine en su contexto, nada justifica la opinión de que las partes o determinadas partes de vehículos automóviles puedan clasificarse en las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos. En particular, las medidas clasifican partes de productos como productos completos en un contexto en el que el arancel de China establece una clara separación entre los productos y sus partes:

- se considera que un "chasis equipado con su motor" es un "vehículo entero", sujeto al tipo del derecho del 25 por ciento generalmente aplicable a los vehículos completos, a pesar de la partida específica (87.06) y el tipo del derecho consolidado definitivo de normalmente un 10 por ciento;

- se considera que la carrocería y el motor del vehículo importado son un "vehículo entero", sujeto al tipo del derecho del 25 por ciento generalmente aplicable a los vehículos completos, a pesar de las partidas específicas (87.07, 84.07 y 84.08) y el tipo del derecho consolidado final de generalmente un 10 por ciento o menos;

- se impone a los juegos de piezas SKD y CKD el arancel aplicable a los vehículos completos, en lugar del arancel inferior aplicable a las partes y componentes de automóviles pertinentes;

- las partes importadas, en cualquier configuración aleatoria, se clasifican como vehículos completos o enteros siempre que su precio total llegue como mínimo al 60 por ciento del precio del vehículo completo.

4.34 Las medidas también generan no poca incertidumbre por lo que respecta a cuándo se "considera" que una parte es el producto completo y queda sujeta a un arancel mucho más elevado. Por tanto, las medidas menoscaban fundamentalmente el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT, a saber, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base

de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".

d) Artículo 3 del Acuerdo SMC

4.35 Si el Grupo Especial constatara que las medidas adoptadas por China son cargas en frontera y, en segundo lugar, que China tiene derecho a otorgar a las importaciones de partes de automóviles el trato previsto para los vehículos en su Lista, *quod non*, las medidas constituirían en cualquier caso una subvención prohibida en el sentido de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.36 En primer lugar, las medidas constituyen una contribución financiera en cuanto que "se condonan o no se recaudan ingresos públicos que en otro caso se percibirían" (párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC). El punto de referencia adecuado para la comparación son los ingresos que China obtiene mediante la aplicación de derechos a las importaciones de partes de automóviles que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. China ha establecido un tipo del derecho que normalmente se cifra en un 25 por ciento del valor de las partes. Si no se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas por las medidas, las importaciones de partes de automóviles quedarían sujetas al pago de ese derecho. Si, por otro lado, las importaciones satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional, China ha renunciado a un derecho a recaudar ingresos que "en otro caso" habría percibido. Al aplicar a esta segunda categoría de importaciones de partes derechos que normalmente sólo son de un 10 por ciento, China ha hecho caso omiso del punto de referencia normativo que estableció para la primera categoría de importaciones de partes, por lo cual ha condonado "ingresos públicos que en otro caso se percibirían".

4.37 En segundo lugar, las medidas otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los fabricantes de vehículos que satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas están, desde un punto de vista financiero, en "mejor situación" que quienes no las satisfacen. No tienen que pagar los derechos de importación más elevados aplicables a las partes, normalmente del 25 por ciento, y en lugar de ello sólo se les cobra un 10 por ciento.

4.38 En tercer lugar, las medidas están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El beneficio del tipo del derecho más bajo de generalmente un 10 por ciento sólo se concede si los fabricantes de vehículos satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas. Por consiguiente, éstas se consideran específicas en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

B. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS

1. Introducción

4.39 China ha adoptado medidas que favorecen a las partes de automóviles nacionales con preferencia a las importadas, a fin de proteger la producción nacional de partes de automóviles. Esas medidas incluyen una carga interior del 25 por ciento que China impone a las partes de automóviles importadas, sin que se imponga una carga comparable a las partes de automóviles nacionales. Las medidas disponen que la carga sólo se aplicará si los automóviles producidos en el país contienen una cantidad (en volumen o en valor) de partes de automóviles importadas que exceda de umbrales especificados. Las medidas incluyen además amplias prescripciones en materia de registro,

presentación de informes y verificación que sólo son aplicables si los fabricantes de automóviles nacionales utilizan partes de automóviles importadas.

4.40 Esas medidas son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren, directa o indirectamente, que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III).

4.41 Antes de realizar un análisis fáctico y jurídico detallado, los Estados Unidos se permiten hacer hincapié en los dos puntos siguientes. En primer lugar, las medidas están sujetas al artículo III, aunque China las haya clasificado como "derechos de aduana". Las medidas de China no se aplican en la frontera; son, antes bien, medidas interiores que aplican cargas y prescripciones de procedimiento sobre la base de detalles específicos de los procesos de fabricación de automóviles que se desarrollan dentro de China. Lo que determina si una obligación establecida por un Acuerdo abarcado es aplicable no es la manera en que el Miembro clasifica su medida; lo que importa es el contenido de la medida. De otro modo, las obligaciones básicas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III del GATT de 1994 quedarían privadas de todo contenido. En segundo lugar, aunque la aplicación detallada de las medidas aplicables a las partes de automóviles establecidas por China conlleva una considerable complejidad, el análisis de esas medidas en el marco del artículo III no es ni ambiguo ni complejo. Antes bien, a pesar de la complejidad del sistema de China aplicable a las partes de automóviles, los resultados en el marco del texto del artículo III, como ponen de manifiesto anteriores informes de grupos especiales del GATT y la OMC y del Órgano de Apelación, son evidentes: las medidas adoptadas por China son incompatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III.

2. Argumento

a) Las disciplinas del artículo III del GATT de 1994 son aplicables a las medidas

4.42 El artículo III del GATT de 1994 estipula que "los impuestos y otras cargas interiores ... que afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de productos en el mercado interior" no deberán aplicarse de manera que se proteja la producción nacional. La Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 de China, conjuntamente, establecen cargas interiores y procedimientos onerosos que sólo se aplican a las mercancías extranjeras y que desde luego protegen la producción nacional.

4.43 Aunque China clasifica la carga del 25 por ciento como un "derecho de importación", la denominación asignada a la carga no es determinante para decidir si se trata de una carga interior -y por tanto sujeta a las disciplinas del artículo III- o un derecho de importación, sujeto a las consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II del GATT de 1994. Antes bien, es necesario examinar si la carga se basa en el uso y/o la venta del producto en el mercado interior, o si la carga es en lugar de ello una medida en frontera. En la presente diferencia, las medidas adoptadas por China se aplican después de la importación del producto, por lo que no puede considerarse que son medidas en frontera.

4.44 La distinción entre las cargas interiores y los derechos de aduana ya fue objeto de la atención de grupos especiales en el marco del GATT de 1947. En uno de los primeros informes, *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial examinó si una carga en particular debía tratarse como una "carga interior" comprendida en el ámbito del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o como una "carga de importación" comprendida en el ámbito del artículo II. Bélgica imponía la carga en cuestión a los bienes importados adquiridos por órganos públicos cuando esos bienes eran originarios de un país cuyo sistema de subsidios familiares no cumplía determinados requisitos. El Grupo Especial concluyó que como la carga a) "sólo se aplicaba a productos comprados por órganos públicos para su propio uso y no a las importaciones como tales" y b) "la percepción tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando el órgano público interesado abonaba el precio de compra", la carga constituía una carga interior. En otras palabras, como la carga dependía del uso interno del producto, no podía considerarse que era una carga en frontera.

4.45 La cuestión se abordó de nuevo en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. En esa diferencia, el Grupo Especial del GATT de 1947 examinó si cargas impuestas supuestamente para impedir la elusión del pago de derechos antidumping debían analizarse como derechos de aduana o como cargas interiores. Al formular su determinación, el Grupo Especial se centró en "el hecho de que el adeudo [de la carga] se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno". El Grupo Especial observó que los derechos se percibían sobre los productos acabados y montados o producidos en la CEE, y no se aplicaban "por el hecho de que el producto sea importado, ni en el momento o en el lugar de su importación". Por consiguiente, el Grupo Especial concluyó que las cargas de la CEE constituían "cargas interiores" en el sentido del artículo III.

4.46 Al igual que en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, las medidas adoptadas por China objeto de la presente diferencia son medidas interiores, no medidas en frontera. China no impone las cargas en el momento de entrada de las partes en China ni como condición de esa entrada. De hecho, las medidas en litigio no imponen cargas a todas las partes importadas, sino sólo a las utilizadas por los fabricantes para montar vehículos nuevos que superen los umbrales establecidos por el Decreto Nº 125.

4.47 En lugar de ser medidas en frontera, las adoptadas por China objeto de esta diferencia son medidas interiores cuya aplicación depende de los detalles de las operaciones de manufactura que tienen lugar dentro de China. Llevan a esa conclusión todos los factores siguientes:

- La determinación de si las partes importadas constituyen "características de un automóvil completo" tiene lugar en el momento en que las partes se utilizan en el proceso de montaje, y no en el momento en que las partes entran en el territorio al que atañe la Lista de China.

- Con arreglo a las medidas, para determinar si la carga del 25 por ciento es aplicable se combinan todas las partes de un vehículo completado, con independencia del lugar donde esas partes tienen su origen o de cuándo y dónde entraron en el territorio de China, o de quién las importó. Aunque una parte haya sido importada por un proveedor, e incluso si el proveedor ya ha pagado derechos y gravámenes aduaneros, la parte se agrupa con las partes importadas por el propio fabricante al hacer la determinación.

- La carga del 25 por ciento no se impone al importador, sino al fabricante -con independencia de que el fabricante sea o no en realidad el importador de la parte de que se trate-.

- La verificación oficial de las autoridades chinas tiene lugar en las instalaciones del fabricante, no en la frontera. Además, esa determinación no es hecha por la aduana china, con arreglo a los procedimientos aduaneros normales, sino por un órgano administrativo especial, de conformidad con medidas elaboradas por organismos con funciones de política industrial.

4.48 En resumen, las medidas no se centran en la importación, sino en el uso interno de las partes importadas para la fabricación de automóviles nuevos. Por consiguiente, las medidas adoptadas por China son interiores, y están sujetas a las disciplinas del artículo III del GATT de 1994.

b) Las cargas son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III

4.49 Las cargas impuestas en virtud de las medidas adoptadas por China son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Como confirmó el Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas*, la determinación de la incompatibilidad de una carga interior con la primera frase del párrafo 2 del artículo III conlleva un doble proceso: en primer lugar, los productos importados y los productos nacionales en cuestión deben ser "similares". En segundo lugar, la carga interior aplicada a los productos importados deberá ser "superior" a la aplicada a los productos nacionales similares. "Si los productos importados y los nacionales son 'productos similares', y si las cargas aplicadas a los productos importados son 'superiores' a las aplicadas a los productos nacionales similares, la medida será incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III."

i) Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares

4.50 Cuando el número o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales especificados, las medidas imponen una carga interior del 25 por ciento a todas las partes importadas que haya en el vehículo. Esa carga interior se aplica únicamente a las partes de origen extranjero -las partes nacionales están exentas-.

4.51 Cuando un Miembro de la OMC traza una distinción basada en el origen por lo que respecta a las cargas interiores, una determinación caso por caso de la "similitud" entre el producto extranjero y el nacional es innecesaria. Por tanto, en esta diferencia ya se ha satisfecho el requisito de que se establezca que los productos son "productos similares".

ii) Las partes de automóviles importadas se gravan más que las partes de automóviles nacionales

4.52 Cuando el número o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales establecidos en las medidas, éstas imponen una carga interior a todas las partes importadas que hay en el vehículo. Las partes nacionales están exentas. Esta tributación diferenciada de las partes de automóviles importadas y las nacionales infringe el párrafo 2 del artículo III. Es más, cualquier aplicación a los productos importados de impuestos superiores a los aplicados a productos nacionales similares, con independencia de su cuantía, es suficiente para que una carga sea incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III.

c) Las cargas y los requisitos en materia de presentación de informes aplicados al uso de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.53 Al examinar una alegación al amparo del párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados necesarios para establecer una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de los productos similares importados y nacionales en el mercado interior; y 3) el producto importado recibe un trato menos favorable que el concedido al producto similar nacional.

i) Las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son productos similares

4.54 Al igual que en el análisis *supra* en el marco del párrafo 2 del artículo III, la determinación de los "productos similares" a los efectos del párrafo 4 del artículo III tiene lugar cuando las medidas en litigio hacen distinciones entre los productos únicamente sobre la base de su origen. Como se indica más arriba, las medidas de China en litigio aplican la carga interior, así como los onerosos requisitos administrativos a los fabricantes de automóviles, únicamente como consecuencia de una distinción basada en el origen. Por consiguiente, las partes de automóviles extranjeras y nacionales satisfacen la prescripción relativa a los "productos similares" del párrafo 4 del artículo III.

ii) Las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes son leyes o reglamentos que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas

4.55 El segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III es que las medidas "afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución ... o el uso en el mercado interior" de los productos similares. El Órgano de Apelación ha observado que debe interpretarse que el término "afecte" en el párrafo 4 del artículo III tiene un "amplio campo de aplicación". Además, los Grupos Especiales encargados de los asuntos *CE - Banano III* e *India - Automóviles* concluyeron que la palabra "afecte" abarca más que las medidas que regulan o rigen directamente la venta de productos similares nacionales e importados. De hecho, el término "afecte" era lo bastante amplio para abarcar medidas que pudieran "modificar adversamente las condiciones de competencia entre productos nacionales y los importados". En el asunto *India - Automóviles*, el Grupo Especial constató que una medida "afectaba" a la venta, la oferta para la venta, la compra o el uso en el mercado interior de un producto importado porque ofrecía un incentivo para comprar productos locales. En el asunto *Canadá - Exportaciones de trigo*, el Grupo Especial constató que una medida canadiense "afectaba" a la distribución de productos similares en el mercado interior porque creaba un desincentivo para aceptar y distribuir grano importado.

4.56 En el presente caso, la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 de China actúan conjuntamente para crear un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales. Al establecer un sistema que 1) impone una carga interior igual al 25 por ciento del valor total de las partes importadas utilizadas en el automóvil, y 2) impone onerosas prescripciones administrativas y de registro cuando se alcanza un cierto umbral de partes importadas en la fabricación de vehículos, China ha creado un desincentivo para comprar, usar y distribuir partes de automóviles importadas. En consecuencia, las medidas en litigio "afectan" a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior de partes de automóviles importadas.

iii) Al establecer umbrales para el uso de partes de automóviles importadas que activan la aplicación de cargas interiores adicionales y de prescripciones de procedimiento onerosas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales

4.57 El último elemento para determinar si existe una infracción del párrafo 4 del artículo III requiere una evaluación de si las medidas otorgan a los productos importados un trato menos favorable que el concedido a los productos nacionales. Otros grupos especiales han constatado que las medidas satisfacen ese elemento del análisis si imponen a los productos extranjeros requisitos que no se imponen a los productos nacionales; si crean un incentivo para comprar y utilizar productos nacionales o un desincentivo para utilizar productos importados; o si "afecta negativamente a la igualdad de oportunidades de competencia de los productos importados y los productos nacionales similares". De manera análoga, en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21)* el Órgano de Apelación observó que una medida podía ser incompatible con el párrafo 4 del artículo III incluso si el trato desfavorable no se producía en todos los casos.

4.58 En el presente caso las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que el concedido a las partes nacionales creando condiciones de competencia distintas para las partes, de manera que se protegen los productos nacionales. Esto se hace de dos maneras.

4.59 Por lo que respecta a la primera, es decir, mediante la aplicación de la carga adicional, considérese lo siguiente: cuando un fabricante monta un vehículo, puede optar por incluir ya sea una parte importada o, si dispone de ella, una parte nacional. Como se explica más arriba, las medidas establecen umbrales (es decir, lo que constituye las "características de un automóvil completo") para el número de partes importadas que pueden incluirse en un vehículo acabado; si ese umbral se supera, se impone a todas y cada una de las partes importadas incluidas en el vehículo una carga igual al 25 por ciento del valor de cada parte importada (en lugar del derecho de importación aplicable a la parte importada). Por consiguiente, las medidas modifican las condiciones de competencia creando un incentivo importante para utilizar partes nacionales con preferencia a las importadas.

4.60 El segundo método por el que las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que a las nacionales es mediante la imposición de onerosas prescripciones administrativas en materia de presentación de informes a cualquier fabricante que opte por utilizar partes de automóviles importadas al fabricar un automóvil en China. Esas prescripciones crean también condiciones de competencia distintas para las partes importadas, de manera que se protegen los productos nacionales.

4.61 El Decreto Nº 125 obliga a los fabricantes a realizar una "autoevaluación" para determinar el número de partes importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo determinado. Para realizar esa autoevaluación, el fabricante tiene que catalogar todas las partes de cada modelo que fabrica, determinar si con arreglo a las medidas las partes son extranjeras o nacionales, y calcular los umbrales para cada sistema de conjuntos y el precio global porcentual de las partes importadas utilizadas en el modelo. Si esa evaluación lleva a determinar que las partes importadas utilizadas tienen las "características de un automóvil completo", con arreglo a la definición del Decreto, el fabricante deberá registrar el modelo de vehículo en la CGA. Nada de ello es necesario si el fabricante sólo utiliza partes de automóviles nacionales.

4.62 Para registrar el modelo de vehículo en la CGA, el fabricante deberá aportar la siguiente información:

- una descripción del fabricante;

- el plan de producción anual del modelo de vehículo;

- una lista de todos los proveedores nacionales y extranjeros; y

- una lista detallada de todas las partes importadas y nacionales utilizadas en el modelo que se registra.

4.63 Después, esa información tiene que actualizarse constantemente en función de los cambios en la procedencia y los precios relativos de diversas partes de cada modelo de automóvil, así como de los cambios en automóviles específicos (por ejemplo, si se instalan partes importadas opcionales en un vehículo específico).

4.64 Además, si se utilizan partes importadas, el sistema especial de pago de las cargas interiores establecido por China requiere que esas partes -si entran en China por un puerto no administrado por la oficina de aduanas del distrito en el que está ubicado el fabricante- se "transfieran" a la oficina de aduanas del distrito, donde el fabricante está obligado a mantener una garantía financiera general en una cuantía no inferior a la cuantía total media de los derechos totales pagaderos por la empresa para la media de sus importaciones mensuales de partes y componentes. El fabricante está obligado a efectuar pagos cada mes, momento en el que se necesita la siguiente información: informe de verificación, cifras de producción total del mes anterior, y una lista de las partes y componentes utilizados el mes anterior por el fabricante para montar vehículos completados.

4.65 Si el fabricante utiliza partes importadas que no ha importado él mismo, estará obligado a mantener registros donde figuren el importador efectivo de que se trate y cualesquiera pruebas del pago de derechos e impuestos sobre el valor añadido.

4.66 Ninguna de esas onerosas prescripciones en materia de presentación de informes es aplicable a los fabricantes que opten por utilizar únicamente partes de automóviles nacionales para fabricar automóviles en China. Esas prescripciones administrativas, por consiguiente, crean condiciones de competencia distintas para las partes importadas, de manera que se protegen los productos nacionales. En suma, la imposición de cargas interiores y de onerosas prescripciones de procedimiento a los fabricantes que utilizan partes importadas en lugar de partes nacionales tiene como resultado una infracción del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

d) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC

4.67 Las medidas de China son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. En primer lugar, esas medidas están comprendidas entre los tipos de medidas abarcados por la lista ilustrativa que figura en el Anexo del Acuerdo sobre las MIC. Las medidas de China en litigio otorgan una ventaja, a saber, una exención del pago de la carga interior y la satisfacción de las onerosas prescripciones administrativas conexas, a los fabricantes de automóviles que decidan comprar o utilizar partes de automóviles nacionales. Por consiguiente, las medidas requieren "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales" a fin de "obtener una ventaja"; están claramente comprendidas en la lista ilustrativa de medidas abarcadas por el Acuerdo sobre las MIC.

4.68 Además, con arreglo al artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, una MIC que sea incompatible con el artículo III del GATT de 1994 también es incompatible con el Acuerdo sobre las MIC. Como ya se ha determinado que las medidas son "medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio" en cuanto que están claramente comprendidas en la lista ilustrativa con arreglo al

párrafo 1 a) del Anexo del Acuerdo sobre las MIC, y también son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 4 del artículo III (como se indica más arriba), las medidas son por ello incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

e) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.69 Las medidas de China son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Las medidas de China en litigio imponen cargas interiores adicionales y prescripciones administrativas onerosas si, entre otras cosas, la cantidad de las partes y componentes importados utilizados por un fabricante de automóviles 1) supera límites especificados del número de sistemas de conjuntos importados, o 2) da lugar a que el precio total de las partes y componentes importados represente como mínimo el 60 por ciento del precio total de todas las partes y componentes en el vehículo acabado. Esas disposiciones, al expresarse en términos cuantitativos, son por su propia naturaleza "reglamentaciones cuantitativas". Además, dado que sus términos especifican cuantitativamente las cantidades de partes importadas que darían lugar a la aplicación de las cargas interiores y las prescripciones en materia de presentación de informes, las medidas son también reglamentaciones cuantitativas relacionadas con "la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", y requieren que una cantidad o proporción determinada de un automóvil provenga de fuentes nacionales, imponiéndose de lo contrario una sanción en forma de carga adicional. En cuanto tales, las medidas de China son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.

f) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión

4.70 En el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China se indica, entre otras cosas, que "para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la Agricultura, China eliminará las medidas no arancelarias que no pueda justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y no introducirá, reintroducirá ni aplicará medidas no arancelarias de este tipo". Por consiguiente, las medidas de China en litigio, al introducir medidas que son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y que, por tanto, no pueden justificarse al amparo de las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, infringen el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

g) Las medidas de China son incompatibles con el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y con el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo

4.71 En el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China se indica, entre otras cosas, lo siguiente: "en el momento de su adhesión, China cumplirá el Acuerdo sobre las MIC sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo. China eliminará y dejará de aplicar las prescripciones ... de contenido nacional ... hechas efectivas mediante leyes, reglamentos y demás medidas". El párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo reitera esta obligación.

4.72 A la luz de la anterior afirmación de que las medidas de China son incompatibles con las obligaciones establecidas por el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, y habida cuenta de que las medidas efectivamente mantienen la prescripción de contenido nacional establecida inicialmente en la *Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil* de China, de 3 de julio de 1994, las medidas de China en litigio son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo.

h) Subsidiariamente, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

4.73 Como los Estados Unidos han explicado más arriba, las medidas de China en litigio son cargas interiores y otras prescripciones interiores, no medidas en frontera. Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que esas medidas tienen que analizarse en el marco de las obligaciones establecidas en el artículo III del GATT de 1994 (con las que son incompatibles).

4.74 En cualquier caso, las medidas de China, aunque se considerara que son medidas en frontera, serían incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

4.75 En primer lugar, si se considera que las medidas de China dan lugar a la imposición de derechos de aduana sujetos a las obligaciones establecidas en el artículo II, las medidas darían lugar a la imposición de derechos de aduana en una cuantía superior a la permitida por el artículo II. Con arreglo a la Lista de concesiones y compromisos de China, la mayoría de los vehículos automóviles están clasificados en las partidas 87.02 a 87.04, mientras que las partes y componentes de automóviles están clasificados en distintas partidas, entre ellas 84.07-84.09 (motores y partes de motores), 87.07 (carrocerías para vehículos automóviles), y 87.08 (partes y accesorios de vehículos automóviles). El tipo arancelario consolidado definitivo para vehículos completos es del 25 por ciento, y el tipo consolidado para partes y componentes de automóviles es del 10 por ciento (y, en algunos casos, incluso inferior). Por consiguiente, si se considera que las cargas del 25 por ciento establecidas por las medidas son derechos de aduana aplicables a las partes de automóviles, esas cargas infringirían la consolidación arancelaria de China (del 10 por ciento o inferior) para esas partes.

4.76 En segundo lugar, si se considera que las medidas de China son medidas en frontera y no medidas interiores sujetas al artículo III, la carga del 25 por ciento sobre los juegos de piezas CKD y SKD importados sería incompatible con los compromisos asumidos por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. El párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión prevé que el Protocolo, que comprende los compromisos mencionados en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, será parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. El párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo comprende el compromiso de China reproducido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Como consecuencia de ello, el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.

4.77 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo dice así:

> Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil. En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. El Grupo de Trabajo tomó nota de este compromiso.

4.78 Si se considera que las cargas impuestas por las medidas son aranceles, las medidas estarían en la práctica especificando una línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD que impone un arancel del 25 por ciento, y no un arancel del 10 por ciento, con arreglo a lo requerido en el informe del Grupo de Trabajo.

i) Las medidas de China constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC

4.79 Las medidas de China imponen derechos adicionales y otras prescripciones sobre las partes de automóviles importadas, lo que incumple las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994. Desde otra perspectiva, también puede considerarse que esas cargas eximen a los fabricantes, si utilizan partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas, del pago de las que de otro modo tendrían que satisfacer. Desde esa perspectiva, las medidas constituyen una subvención para la sustitución de importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.80 La reducción disponible si se utilizan partes nacionales es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. En primer lugar, y con arreglo al preámbulo del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, la reducción es una "contribución financiera" del Gobierno chino, ya que "se condonan o no se recaudan ingresos públicos que en otro caso se percibirían". Con arreglo a las medidas de China, por lo que respecta a las partes nacionales se dejan de recaudar ingresos públicos por la diferencia entre la carga general del 25 por ciento sobre las partes de automóviles y el derecho de aduana (10 por ciento o menos) aplicado a las partes importadas. De manera análoga, por lo que respecta a determinadas partes importadas, se dejan de recaudar ingresos públicos por la diferencia entre la carga general del 25 por ciento y el derecho de aduana (10 por ciento o menos) cuando se satisfacen los umbrales para utilizar partes nacionales en un vehículo acabado. En segundo lugar, esa contribución financiera representa un "beneficio ... otorgado", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el fabricante de automóviles puede retener la cantidad de dinero equivalente a la cantidad de ingresos públicos no recaudados.

4.81 El párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC especifica, a su vez, que se considerará que una subvención es "específica" si está comprendida en las disposiciones del artículo 3 del Acuerdo SMC, relativas a las subvenciones "prohibidas". Como se indica más abajo, las medidas de China están "prohibidas", por lo que se consideran "específicas" en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

4.82 Las medidas de China están "prohibidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 porque están "supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones". Las medidas de China están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados en cuanto que un fabricante de automóviles sólo tiene acceso a la subvención prevista por esas medidas cuando 1) la cantidad de las partes y componentes nacionales utilizados por el fabricante de automóviles supera umbrales especificados del número de sistemas de conjuntos nacionales o 2) la cantidad de partes y componentes nacionales utilizados por el fabricante de automóviles da lugar a que el precio total de las partes y componentes nacionales represente más del 40 por ciento del precio total de todas las partes y componentes incluidos en un vehículo acabado. En consecuencia, las medidas infringen los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, que disponen que ningún Miembro concederá ni mantendrá subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados.

4.83 Dado que las medidas de China equivalen a una subvención prohibida, son aplicables las disposiciones del párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC. Esas disposiciones estipulan que el Grupo Especial recomendará que el Miembro que concede la subvención la retire sin demora, especificando en su recomendación el plazo dentro del cual deberá retirarse.

C. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

1. Introducción y antecedentes

4.84 En 2005, China introdujo medidas incompatibles con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC y en virtud de su Protocolo de Adhesión imponiendo cargas interiores y prescripciones administrativas discriminatorias sobre las partes de automóviles importadas. Las cargas interiores establecidas por las medidas se aplican cuando se utilizan partes de automóviles importadas en la fabricación de un vehículo y las cantidades o valores de las partes importadas superan umbrales especificados. Las prescripciones administrativas son aplicables cuando se utilizan cualesquiera partes de automóviles importadas en la fabricación de vehículos. Ni las cargas interiores ni las prescripciones administrativas son aplicables a las partes nacionales.

4.85 Antes de su adhesión, China imponía a las partes de automóviles importadas cargas distintas sobre la base del contenido nacional de los vehículos a los que se incorporaran. Tal como se comprometió a hacer en su Protocolo de Adhesión, China eliminó esas cargas diferenciadas y redujo al 10 por ciento su tipo arancelario consolidado aplicable a la mayoría de las partes de automóviles, y al 25 por ciento el aplicable a la mayoría de los vehículos, el 1º de julio de 2006. China también acordó específicamente que el arancel impuesto a los juegos de piezas importados para formar vehículos (denominados juegos de piezas CKD o SKD) no sería superior al 10 por ciento.

2. Las medidas

4.86 Las medidas figuran en tres documentos:

- Orden Nº 8;
- Decreto Nº 125; y
- Aviso Nº 4.

4.87 El Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, ambos en vigor desde el 1º de abril de 2005, son instrumentos jurídicamente vinculantes destinados a aplicar y administrar la Orden Nº 8.

a) Criterios sustantivos para determinar la imposición de cargas interiores al tipo aplicable a los "vehículos enteros"

4.88 Si un modelo de vehículo se fabrica utilizando partes importadas que superan umbrales de cantidad o valor especificados, se considera que todas las partes importadas son "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" y se les impone una carga del 25 por ciento del valor de las partes importadas. Esa carga del 25 por ciento es igual a un arancel del 10 por ciento sobre las partes de automóviles y una carga interior adicional del 15 por ciento. Las cargas establecidas por las medidas no se perciben en la frontera, sino *después* de que las mercancías han entrado a libre circulación en el mercado chino y se han incorporado para fabricar vehículos. Las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se satisface cualquiera de los tres criterios siguientes:

- A partir del 1º de abril de 2005, cuando se importen juegos de piezas CKD o SKD completos para montar un vehículo.

- A partir del 1º de abril de 2005, si en la fabricación del vehículo se utiliza un número suficiente de conjuntos caracterizados como conjuntos importados. Las partes

importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se caracterizan como importadas las siguientes combinaciones de conjuntos:

- los dos conjuntos principales (la carrocería y el motor del vehículo);

- cualquiera de los dos conjuntos principales, así como tres o más de los demás conjuntos; o

- cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.

- A partir del 1º de julio de 2006, cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo el 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en un vehículo. Sin embargo, este aspecto de las medidas fue suspendido por el Boletín Aduanero Conjunto Nº 38, de fecha 5 de julio de 2006, hasta el 1º de julio de 2008.

4.89 Un conjunto se considerará importado, y en consecuencia contará para los umbrales, si el valor de las partes importadas representa como mínimo un 60 por ciento del precio de todas las partes utilizadas en el conjunto, o si utiliza más de un número especificado de "partes fundamentales".

4.90 Si el fabricante de vehículos produce un vehículo que utiliza partes importadas que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, estará obligado a pagar una carga sobre *todas* las partes importadas incorporadas para formar el vehículo (es decir, no sólo las partes importadas utilizadas en el conjunto caracterizado como importado).

b) Prescripciones administrativas impuestas a los fabricantes de vehículos y partes de automóviles cuando se utiliza *cualesquiera* partes importadas

4.91 *Cualquier* uso de partes importadas en la fabricación de un vehículo someterá al fabricante al oneroso régimen administrativo establecido por las medidas. Las prescripciones administrativas no son aplicables a los fabricantes de vehículos que sólo utilizan partes nacionales. Esto puede dar lugar a demoras significativas en la recepción y utilización de partes de automóviles importadas, y afecta a la capacidad de los fabricantes para obtener partes importadas no incluidas en un plan registrado para un vehículo.

4.92 La prescripción administrativa obliga a cada fabricante de vehículos que utilice partes importadas, entre otras cosas, a:

a) realizar una autoevaluación de los modelos de vehículos propuestos para determinar si la cantidad o el valor de las partes importadas que hayan de utilizarse en la fabricación del vehículo hacen que esas partes se caractericen como vehículos completos;

b) proporcionar a la oficina de aduanas del distrito una garantía general del pago de derechos cuando un modelo de vehículo utilice partes que se caracterizan como vehículos completos;

c) presentar a la oficina de aduanas documentos donde figuren la cantidad y el valor de las partes importadas efectivamente utilizadas en la fabricación de un modelo de vehículo. Esa comunicación deberá ser después revaluada por el Centro de Verificación del Gobierno chino, y se preparará un informe de verificación; y

d) pagar cargas interiores sobre la base del informe de verificación.

4.93 Otra carga administrativa impuesta con arreglo a los términos de las medidas es la consideración de que las partes importadas están "en régimen de depósito". No obstante, esa consideración es una ficción. Las partes de automóviles importadas no están sujetas a los requisitos de depósito de China, y se utilizan libremente en las instalaciones de fabricación de los fabricantes de vehículos y partes.

4.94 Las prescripciones administrativas dificultan la obtención de partes importadas no incluidas en un modelo de vehículo registrado en la CGA. Esos cambios pueden hacer necesaria la repetición de todos los trámites administrativos para registrar e importar partes. La consecuencia es una limitación de la capacidad de los fabricantes de vehículos para obtener libremente partes de automóviles importadas.

4.95 Las medidas obligan también a los fabricantes a rastrear la cadena de abastecimiento para determinar si conjuntos específicos y partes fundamentales han de tratarse como importados a efectos de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes de partes y los proveedores que utilizan partes importadas tienen que mantener registros de la cantidad, el tipo y el costo de las partes importadas utilizadas en cualesquiera partes incorporadas para fabricar un vehículo. Los fabricantes y proveedores de partes lo hacen para cumplir sus obligaciones contractuales con los fabricantes de vehículos y garantizarles que se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas.

c) Efectos de las medidas

4.96 El efecto global de las medidas es una discriminación contra las partes de automóviles importadas, debido al fomento de la utilización de partes nacionales en la fabricación de vehículos y partes de automóviles en China. Dada la sensibilidad a los precios del mercado chino, los fabricantes de vehículos y partes de automóviles se verían "excluidos en razón de sus precios" del mercado chino si transfirieran a sus clientes la carga interior adicional del 15 por ciento, y sufrirían pérdidas si absorbieran ellos mismos el costo. Como consecuencia de ello, los fabricantes se ven obligados a respetar los umbrales de contenido nacional establecidos por las medidas. Esto contribuye también a devaluar las inversiones de los fabricantes extranjeros de vehículos y partes de automóviles, que habían invertido en China contando con que podrían importar partes de automóviles al tipo del 10 por ciento consolidado por China en su Lista de concesiones.

3. Argumento jurídico

4.97 Las medidas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC, incluidos los términos de su Protocolo de Adhesión. Concretamente, las medidas dan lugar a las siguientes infracciones:

- de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión;
- del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión;
- del artículo II del GATT de 1994, y en consecuencia del párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión; y

- del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, con respecto, entre otras cosas, a los compromisos asumidos por China en virtud del párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo de Adhesión y los párrafos 93 y 342 del informe del Grupo de Trabajo.

a) China está obligada por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y el Protocolo de Adhesión de China

4.98 Con ocasión de su adhesión, China aceptó someterse a todas las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre la OMC y los Acuerdos abarcados y a todos los términos establecidos en su Protocolo de Adhesión. Esos términos incluyen los compromisos específicos que figuran en el informe del Grupo de Trabajo y los compromisos arancelarios consignados en su Lista.

b) Las medidas imponen cargas interiores al comercio interior en China

4.99 Las medidas regulan el comercio interior, no el proceso de importación. Están, por tanto, sujetas a las obligaciones relativas a las medidas interiores impuestas por el artículo III del GATT de 1994, no a las obligaciones relativas a las medidas en frontera establecidas en el artículo II del GATT de 1994.

4.100 Las cargas interiores y las cargas en frontera pueden distinguirse fácilmente. En primer lugar, los Miembros disponen de un mayor grado de flexibilidad para modificar los derechos y cargas interiores que para modificar los aranceles. Un Miembro de la OMC no está obligado a especificar las cargas interiores y, con sujeción a las restricciones establecidas en el artículo III del GATT de 1994 y en otras disposiciones, pueden aumentarse a voluntad. En cambio, todas las cargas en frontera, tanto los "derechos de aduana propiamente dichos" como "los demás derechos y cargas", tienen que limitarse a las registradas en la Lista de un Miembro para la partida arancelaria a la que se aplican. En segundo lugar, las cargas interiores se imponen sobre actividades que tienen lugar dentro del territorio de un Miembro en relación con el comercio interior normal de un producto, mientras que las cargas en frontera se imponen "en el momento o el lugar de la importación". Un Miembro no está libremente facultado para "considerar" que los productos importados no han entrado en su comercio interior. Autorizar otra cosa permitiría a los Miembros determinar subjetivamente, *ex post facto*, si los artículos II o III son aplicables a sus cargas.

4.101 China intenta desplazar hacia dentro la frontera considerando que determinadas partes importadas están "en régimen de depósito" mientras se están utilizando en la fabricación. Sin embargo, esa consideración es irrelevante: las medidas aplican cargas y prescripciones administrativas después de que las partes importadas han entrado en el comercio interior de China. En cuanto tales, las medidas deben caracterizarse debidamente como medidas interiores sujetas a las disciplinas del artículo III.

c) Las medidas incumplen las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del *Protocolo de Adhesión*

4.102 Con arreglo al párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión de China, ésta se compromete a eliminar y a no introducir medidas contrarias al artículo III del GATT de 1994. Por consiguiente, las infracciones por China del artículo III del GATT de 1994 expuestas *infra* constituyen también infracciones del Protocolo de Adhesión.

i) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994

4.103 Las medidas infringen la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 porque imponen a las partes de automóviles importadas una carga interior superior a la impuesta a partes nacionales similares. Una medida es incompatible con la primera frase cuando: 1) los productos importados y nacionales en cuestión son "productos similares"; y 2) los productos importados están sujetos a cargas interiores "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

4.104 La jurisprudencia de la OMC ha establecido que el origen no puede por sí solo diferenciar un producto importado de un producto nacional por lo demás similar. La única distinción que las medidas hacen entre las partes de automóviles nacionales e importadas se basa en el origen, y en consecuencia las partes son similares a los efectos del párrafo 2 del artículo III.

4.105 Además, *cualquier* tributación que sea "superior" a la impuesta al producto nacional similar es incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III. China ha impuesto una carga interior del 15 por ciento sobre las partes de automóviles importadas, y en consecuencia grava las partes de automóviles importadas en una cuantía "superior" a la aplicable a las partes nacionales similares.

4.106 En consecuencia, las medidas satisfacen las dos condiciones necesarias para demostrar una infracción de la primera frase del párrafo 2 del artículo III.

ii) Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994

4.107 Las medidas infringen el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 al otorgar a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales. Para que una medida infrinja el párrafo 4 del artículo III deben concurrir tres elementos: 1) que haya productos importados que sean similares a los productos nacionales; 2) que la medida constituya una ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso en el mercado interior; y 3) que la medida otorgue a los productos importados un trato menos favorable al modificar las condiciones de competencia en el mercado pertinente, en detrimento de los productos importados.

4.108 En las presentes circunstancias, la única distinción entre las partes de automóviles importadas y las nacionales radica en su origen, que por sí solo no puede diferenciar un producto importado de un producto nacional por lo demás similar. En consecuencia, las partes de automóviles importadas y las nacionales son similares a los efectos del párrafo 4 del artículo III.

4.109 Las medidas constituyen "leyes, reglamentos y prescripciones" que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de partes de automóviles importadas. Esa condición es de amplia aplicación, e incluye tanto las obligaciones que una empresa "tiene que cumplir según la ley" como las que una empresa acepta voluntariamente para obtener una ventaja de un gobierno. Las medidas satisfacen este segundo elemento, ya que son jurídicamente vinculantes y afectan a las condiciones de competencia de las partes de automóviles importadas.

4.110 Las medidas modifican las condiciones de competencia, como requiere el tercer elemento, de dos maneras.

a) Crean un incentivo económico para que los fabricantes utilicen partes nacionales. Si un fabricante supera el nivel de partes importadas especificado en las medidas, aunque sea en cantidad o valor nominales, quedará sujeto al pago de cargas

adicionales iguales al 15 por ciento del valor de todas las partes importadas que utilice.

b) Un fabricante de vehículos que utilice *cualesquiera* partes de automóviles importadas estará sujeto a prescripciones administrativas onerosas. Con arreglo a las medidas, un fabricante de vehículos sólo puede evitar esas prescripciones administrativas si utiliza *exclusivamente* partes de automóviles nacionales.

4.111 Las medidas de China infringen el párrafo 4 del artículo III, ya que concurren los tres elementos.

iii) Las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994

4.112 Las medidas son incompatibles con la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, porque requieren la utilización de partes de automóviles nacionales en cantidades o valores determinados. Para que se constate una infracción de la primera frase del párrafo 5 del artículo III, la medida deberá ser: 1) una reglamentación interior; 2) que sea cuantitativa, sobre la mezcla, la transformación o el uso de productos en cantidades determinadas; y 3) que requiera directa o indirectamente que los productos que se utilizan provengan de fuentes nacionales.

4.113 Las medidas constituyen "reglamentaciones interiores", ya que son jurídicamente vinculantes y regulan la conducta relativa a la compra, venta o utilización de partes de automóviles importadas en China.

4.114 Las medidas son cuantitativas y están relacionadas con el uso de partes de automóviles en cantidades determinadas. Las medidas son medidas "sobre" el uso de partes nacionales y son "cuantitativas", ya que especifican umbrales de cantidad y valor para el uso de partes nacionales. Por consiguiente, las medidas son medidas "sobre" el uso de partes de automóviles en cantidades determinadas.

4.115 Las medidas "requieren" el uso de partes de automóviles nacionales. Cuando una medida otorga ventajas supeditadas a la compra de una cantidad determinada de bienes de fuentes nacionales, esa medida "requiere" esa compra. Las medidas "requieren" que los fabricantes de vehículos respeten esos umbrales de contenido nacional, porque no hacerlo da lugar a la imposición de las cargas adicionales a todas las partes de automóviles importadas.

4.116 En resumen, las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III porque son reglamentaciones interiores cuantitativas sobre el uso de partes de automóviles nacionales en cantidades y valores determinados que imponen sanciones financieras si esas cantidades y valores determinados de partes nacionales no se respetan.

d) Las medidas infringen el Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión

i) Las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC

4.117 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC porque son medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio ("MIC") que establecen umbrales de contenido nacional que afectan desfavorablemente a las importaciones de partes de automóviles. Además, las medidas también infringen el párrafo 2 de la sección 1 y el párrafo 3 de la sección 7 del

Protocolo de Adhesión, que obligan a China a cumplir todas las obligaciones establecidas en el Acuerdo sobre las MIC.

4.118 El Acuerdo sobre las MIC es aplicable cuando: 1) una medida impugnada es una MIC, es decir, una "medida en materia de inversiones" que está "relacionada con el comercio"; y 2) la medida es incompatible con los artículos III u XI del GATT de 1994. La incompatibilidad requerida para que concurra el segundo elemento es inequívoca si la medida está incluida en la lista ilustrativa.

4.119 Las medidas constituyen una MIC. Una "medida en materia de inversiones" incluye la recepción de una ventaja por la satisfacción de requisitos de contenido nacional, como la opción de usar productos nacionales con preferencia a los importados. Incluye también toda medida destinada a desarrollar la capacidad nacional de fabricación. Las medidas constituyen "medidas en materia de inversiones" porque imponen prescripciones de contenido nacional que están destinadas a mejorar la capacidad nacional de fabricación de partes de automóviles. Son medidas en materia de inversiones "relacionadas con el comercio" las que afectan desfavorablemente a las condiciones de competencia entre Miembros de la OMC por lo que respecta al comercio de mercancías, y necesariamente incluyen las que establecen prescripciones de contenido nacional. Como las medidas especifican umbrales de contenido nacional y son aplicables al comercio de partes de automóviles, están "relacionadas con el comercio".

4.120 Las medidas infringen el artículo III del GATT de 1994 tanto por las razones arriba expuestas con respecto al artículo III en general como porque están comprendidas en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, y en consecuencia infringen necesariamente el artículo III del GATT de 1994. Para estar incluida en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa, una medida deberá satisfacer dos elementos: 1) ser obligatoria o exigible, o que su cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja; y 2) requerir la compra de un producto nacional.

4.121 Una simple ventaja supeditada al uso de productos nacionales satisface el primer elemento. Las medidas proporcionan dos claras ventajas supeditadas al uso de partes de automóviles nacionales: evitar el pago de cargas interiores adicionales y evitar prescripciones administrativas adicionales.

4.122 El segundo elemento se satisface porque las medidas "requieren" que los fabricantes de vehículos respeten cantidades o valores determinados de partes de automóviles nacionales. Si los fabricantes de vehículos no los respetan, todas las partes importadas utilizadas quedarán sujetas a una carga interior del 15 por ciento. Por consiguiente, las medidas "requieren" una cantidad o un valor determinados de contenido nacional para evitar esas cargas interiores.

4.123 En suma, las medidas son MIC incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China.

e) Aunque se caractericen como aranceles, las medidas infringen el párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 y el Protocolo de Adhesión de China

4.124 El Canadá sostiene que las medidas imponen una carga interior. Sin embargo, si el Grupo Especial determina, contrariamente a lo que afirma el Canadá, que la carga adicional impuesta por las medidas constituye un arancel sobre la importación de partes de automóviles, la carga infringe los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, el párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión y la Lista de China, al imponer a las partes de automóviles un tipo arancelario superior al 10 por ciento.

i) Los compromisos arancelarios consignados por China en su Lista con respecto a las partes de automóviles y los vehículos enteros

4.125 Los tipos arancelarios consolidados pertinentes consignados en la Lista de China corresponden a tres categorías:

- **vehículos enteros**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 25 por ciento;
- **chasis de vehículos equipados con sus motores y carrocerías**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 10 por ciento; y
- **partes de automóviles**, cuyo tipo arancelario consolidado es por lo general del 10 por ciento.

4.126 Actualmente no hay en la Lista de China ninguna línea arancelaria específica para los juegos de piezas CKD y SKD, pero China se comprometió específicamente en el informe del Grupo de Trabajo a imponerles un arancel no superior al 10 por ciento, compromiso que se incorporó al Protocolo de Adhesión en el párrafo 2 de la sección 1.

4.127 El único factor pertinente para la percepción de un arancel aduanero es la clasificación del producto, basada en su condición en el momento de su importación en la frontera. Contrariamente a este principio bien establecido, las medidas imponen una carga del 25 por ciento a las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos *después* de la importación y sobre la base de su uso en la fabricación. China, por consiguiente, ha incumplido la obligación de aplicar un tipo arancelario del 10 por ciento a las partes de automóviles importadas que le corresponde en virtud del GATT y el Protocolo de Adhesión.

ii) Las medidas otorgan "un trato menos favorable" del establecido en la Lista de China y son, por consiguiente, incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994

4.128 El párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 contiene dos compromisos distintos. Un Miembro no puede, salvo de conformidad con lo establecido en su Lista, imponer, en relación con la importación de productos procedentes de otros Miembros: 1) ningún derecho de aduana propiamente dicho; o 2) ningún otro derecho o carga.

4.129 El Canadá ha sostenido que, en el caso de que el Grupo Especial determinara, contrariamente a la opinión del Canadá de que las medidas imponen cargas interiores, que la totalidad de la carga del 25 por ciento establecida por las medidas constituye un arancel sobre la importación de partes de automóviles, esa carga es un derecho de aduana propiamente dicho "que excede" del fijado en la Lista de China. Las partes importadas no son vehículos enteros. China, al considerar arbitrariamente las partes importadas como vehículos enteros e imponer por ello un tipo arancelario del 25 por ciento, otorga a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en su Lista, contrariamente a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II.

4.130 Si la carga impuesta en virtud de las medidas no es un "derecho de aduana propiamente dicho", tendrá que ser uno de los "demás derechos o cargas". China no ha registrado las medidas como uno de los "demás derechos o cargas" en su Lista. Por consiguiente, la carga adicional del 15 por ciento impuesta a las partes de automóviles, aunque sea uno de los "demás derechos o cargas", infringe lo dispuesto en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II, al imponer cargas no fijadas

en la Lista de China, y lo dispuesto en el párrafo 1 a) del artículo II, al otorgar a las partes de automóviles procedentes del Canadá un trato menos favorable que el permitido por la Lista de China.

4.131 Además, en el informe del Grupo de Trabajo, China se comprometió a no imponer cargas superiores al 10 por ciento a las partes importadas como juegos de piezas CKD y SKD. La imposición por China de una carga del 25 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD constituye, por consiguiente, un incumplimiento de las obligaciones que le corresponden en virtud de los Acuerdos de la OMC.

f) Las medidas de China anulan o menoscaban ventajas resultantes para el Canadá del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT

4.132 Aun en el caso de que el Grupo Especial constate, contrariamente a lo que opina el Canadá, que China tiene derecho a cobrar un tipo arancelario superior al 10 por ciento sobre los juegos de piezas CKD y SKD, China ha anulado o menoscabado ventajas resultantes para el Canadá en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994. Para justificar una alegación al amparo del párrafo 1 b) del artículo XXIII, una parte reclamante tiene que establecer tres elementos: 1) la aplicación de una medida por un Miembro de la OMC; 2) la existencia de una ventaja resultante del acuerdo pertinente, incluidas las expectativas legítimas de mejora de las oportunidades de acceso a los mercados como consecuencia de las concesiones arancelarias pertinentes; y 3) la anulación o menoscabo de la ventaja como consecuencia de la aplicación de la medida.

4.133 Las medidas son medidas de obligado cumplimiento aplicadas a las partes de automóviles importadas procedentes de otros Miembros. En cuanto tales, son "medidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII.

4.134 El Canadá disfruta de una ventaja: una expectativa legítima de mejora de las oportunidades de acceso a los mercados para las partes de automóviles importadas, especialmente por el compromiso de no imponer aranceles superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD. Esa expectativa deriva de la Lista de China, en la que las líneas arancelarias para las partes de automóviles están consolidadas al 10 por ciento. Deriva asimismo del compromiso de China, recogido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo e incorporado como obligación en el párrafo 2 de la sección 1 del Protocolo de Adhesión, de no imponer cargas superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD.

4.135 China ha anulado o menoscabado esa ventaja al perturbar la relación de competencia entre las partes de automóviles importadas y las nacionales imponiendo a las primeras una carga interior adicional del 15 por ciento que no se impone a las partes de automóviles nacionales.

4.136 Por tanto, se satisfacen los tres elementos para establecer que China ha anulado o menoscabado una concesión al Canadá, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994.

D. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA

1. Introducción

4.137 El presente asunto atañe a la relación entre fondo y forma en la aplicación de las leyes aduaneras nacionales. Las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá sostienen que el GATT de 1994 no permite a China adoptar una perspectiva que trasciende la *forma* en que un fabricante de automóviles importa y monta partes de automóviles para construir vehículos

automóviles completos. China considera, por el contrario, que el artículo II del GATT de 1994 respalda enteramente su derecho a tener efectivamente en cuenta, con arreglo a su *fondo*, la manera en que un fabricante de automóviles importa y monta partes de automóviles.

4.138 Con arreglo a la RGI 2 a), las autoridades aduaneras deben clasificar como artículo completo cualquier grupo de partes y componentes que presente las características esenciales de ese artículo, con independencia de que las partes y componentes estén o no montados en el momento de la importación. Lo que hay que determinar en esta diferencia es si la manera en que un importador opta por estructurar sus importaciones de partes y componentes debe cambiar esa clasificación. En particular, hay que determinar si las autoridades aduaneras tienen que asignar una clasificación distinta a un grupo de partes y componentes importados por el mero hecho de que las partes y componentes entren en el territorio aduanero en múltiples expediciones.

4.139 Las medidas impugnadas en el presente procedimiento dan efecto a las disposiciones arancelarias de China aplicables a los "vehículos automóviles" definiendo las circunstancias en las que China clasificará las partes y conjuntos importados como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil. La finalidad de las medidas es que la clasificación sea la misma con independencia de que las partes y conjuntos de automóviles importados entren en China en una o en más expediciones. Las medidas garantizan por ello que el fondo de las transacciones de importación de un fabricante de automóviles prevalezca sobre su forma, e impiden la elusión de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles.

4.140 China demostrará que las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994. Demostrará además que esas medidas dan efecto a una interpretación adecuada de la expresión "vehículos automóviles" que figura en la Lista de concesiones de China, por lo que no tienen como resultado la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los consolidados por China en sus compromisos. Las alegaciones de los reclamantes basadas en la suposición en contrario de que las medidas impugnadas son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 carecen de fundamento, y el Grupo Especial debe rechazarlas.

2. Las medidas

4.141 Los compromisos arancelarios de China por lo que respecta a los vehículos automóviles figuran en el Capítulo 87 de su Lista de concesiones. Con pocas excepciones, el tipo del derecho consolidado de China para los vehículos automóviles es del 25 por ciento. Diferentes partidas arancelarias en los capítulos 84, 85 y 87 contienen los compromisos de China por lo que respecta a las partes y conjuntos de vehículos automóviles. En casi todos los casos, el tipo del derecho consolidado para las partes y conjuntos de vehículos automóviles es del 10 por ciento.

4.142 La diferencia entre los tipos arancelarios más altos aplicables a los vehículos automóviles y los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes y conjuntos de vehículos automóviles crea un incentivo para que los fabricantes de automóviles obtengan un grupo de partes y conjuntos de automóviles que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a), exporten esas partes y conjuntos a China en expediciones múltiples, y las monten en el país para fabricar un vehículo automóvil completo. Los fabricantes de automóviles pueden así importar un grupo de partes y conjuntos de automóviles que habría sido clasificado como un vehículo automóvil completo si hubiera entrado en China en una sola expedición, evadiendo así el tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles. Ese tipo de evasión de los aranceles priva a China de ingresos a los que tiene derecho, y menoscaba la eficacia de las concesiones arancelarias que China negoció al adherirse a la OMC.

4.143 Como han hecho otros Miembros de la OMC en circunstancias similares, China adoptó medidas para definir la línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes y conjuntos de vehículos automóviles y para impedir la elusión del pago de aranceles. La principal medida adoptada por China con esa finalidad, impugnada en el presente procedimiento, es la denominada *Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos*, que entró en vigor el 1º de abril de 2005. Esa medida se conoce como "Decreto Nº 125". El Decreto Nº 125 se aplica en virtud del Aviso Nº 4, "Normas sobre la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos".

4.144 El objetivo básico del Decreto Nº 125 es establecer una metodología uniforme para determinar si un grupo de partes de automóviles importadas presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo, y aplicar esa metodología con independencia de que las partes de automóviles en cuestión entren en China en una sola expedición o en múltiples expediciones. El Decreto Nº 125 obliga a todo fabricante de automóviles de China, con independencia de la medida en que sea de propiedad nacional o extranjera, a realizar una evaluación de cada modelo de vehículo que produzca. La finalidad de esa evaluación es determinar si las partes y conjuntos importados que el fabricante utiliza para montar ese modelo de vehículo deben caracterizarse como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo, sobre la base de una serie de umbrales establecidos en la medida.

4.145 Si un fabricante de automóviles, como consecuencia de la evaluación, determina que un modelo de vehículo en particular está montado con partes y conjuntos importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, dicho fabricante deberá registrar ese modelo en la CGA. A partir de entonces, cuando se importen partes de automóviles para uso en el montaje de ese modelo, el importador deberá declarar esas partes, en el momento de la importación, como partes de un vehículo automóvil completo. El importador está obligado a constituir una fianza aduanera para esas entradas de mercancías, y las partes permanecen bajo control aduanero después de atravesar la frontera.

4.146 Cuando el fabricante de automóviles monta las partes y componentes importados de conformidad con la declaración hecha en el momento de la importación, es decir, como parte de un grupo más amplio de partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, la CGA impone a las partes y componentes importados el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles. Ese tipo arancelario sólo se aplica a las partes y conjuntos importados incorporados al vehículo montado. La CGA calcula la cuantía de los derechos pagaderos sobre las partes y conjuntos importados de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros ordinarios de China.

4.147 El efecto global de este sistema es que la clasificación arancelaria de las partes y componentes de automóviles importados se base en la realidad comercial de lo que el fabricante de automóviles está importando y montando. Si el fabricante de automóviles prevé importar y montar partes que, por su cantidad y sus características, presentan las características esenciales de un vehículo completo, deberá registrar esa intención por anticipado y declarar esas importaciones como corresponde. Las partes de automóviles que se importan a esos efectos entran en China bajo fianza, y la CGA percibe los derechos correspondientes cuando las partes de automóviles importadas se montan de conformidad con las declaraciones formuladas en la frontera. Esas medidas garantizan que no haya diferencias en la clasificación arancelaria o los derechos pagaderos basadas únicamente en la manera en que el fabricante de automóviles estructura sus importaciones.

3. Argumento jurídico

a) Las medidas son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994

4.148 La cuestión previa que el Grupo Especial ha de determinar es si las medidas impugnadas con medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994, o medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. El Grupo Especial deberá resolver primero esta cuestión para determinar qué disposiciones de los Acuerdos abarcados son las pertinentes para su evaluación de la conformidad de las medidas impugnadas.

4.149 Las medidas impugnadas aplican y hacen cumplir las disposiciones de la Lista de concesiones de China relativas a los "vehículos automóviles" definiendo las circunstancias en las que China clasificará las partes y conjuntos de automóviles importados como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.150 Las medidas se aplican sobre la base de una determinación anterior de que un fabricante de automóviles tiene la intención de montar un modelo de vehículo determinado utilizando partes y conjuntos importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Cuando un importador importa después en China partes y conjuntos de automóviles con la finalidad de montar uno de esos modelos de vehículos, la declaración que está obligado a hacer en el momento de la importación impone una condición a la entrada de mercancías en China. Esa condición es que la CGA impondrá a las partes y conjuntos de automóviles importados el tipo arancelario correspondiente a los vehículos automóviles cuando se utilicen en el montaje del modelo de vehículo designado. El cumplimiento de esa condición se asegura mediante la constitución de una fianza, y las partes y conjuntos de automóviles importados permanecen bajo fianza hasta que se utilicen de conformidad con la declaración.

4.151 Estas características de las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos a las partes y conjuntos de automóviles "al ser importados" en el territorio aduanero de China, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Conforme a una interpretación adecuada del párrafo 1 b) del artículo II basada en la *Convención de Viena*, y conforme a anteriores interpretaciones de esa disposición, una medida está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II si impone cargas que están supeditadas a la importación de un producto en el territorio aduanero de un Miembro.

4.152 Contrariamente a los argumentos de los Estados Unidos y el Canadá, la conclusión de que las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II está respaldada, no menoscabada, por el informe del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*. En ese informe se interpretó que el ámbito de aplicación del artículo II comprendía las cargas que se "aplican por el hecho de que [un] producto sea importado, [o] en el momento o en el lugar de su importación".[22] Como demuestran las prácticas aduaneras generalizas de los Miembros de la OMC, ello incluye las cargas que se imponen después del momento en que las mercancías cruzan físicamente la frontera, siempre que esas cargas guarden una relación objetiva con una obligación de pago de derechos que surge como condición de la importación. Esa es precisamente la manera en que operan las medidas impugnadas.

4.153 Además, las medidas antielusión cuya incompatibilidad con el artículo III del GATT de 1994 constató el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* eran considerablemente distintas de las medidas objeto del presente procedimiento. Tras la adopción del

[22] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5.

informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*, las Comunidades Europeas revisaron significativamente sus medidas antielusión para solventar las preocupaciones identificadas por ese Grupo Especial y ubicar las medidas claramente en el marco del artículo II. Las CE han afirmado que sus medidas revisadas no imponen cargas o impuestos interiores sujetos al artículo III del GATT de 1994. Las medidas que China ha adoptado para impedir la elusión de las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles operan sobre la misma base que las medidas revisadas de las CE, y no adolecen del defecto que constituyó el fundamento de las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*.

4.154 Por esas razones, las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994, y esa es la base sobre la que el Grupo Especial deberá evaluar la conformidad de las medidas impugnadas con las obligaciones asumidas por China en el marco de la OMC.

b) Las medidas son compatibles con el artículo II del GATT y no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los compromisos consolidados de China

i) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin

4.155 La principal cuestión que el Grupo Especial tiene que determinar es si las medidas impugnadas confieren eficacia a una interpretación adecuada de la expresión "vehículos automóviles" tal como se utiliza en la Lista de concesiones de China. En particular, la cuestión interpretativa es si la expresión "vehículos automóviles" puede abarcar la importación, en expediciones múltiples, de partes y conjuntos de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil cuando se montan. De conformidad con la resolución del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático*, el Grupo Especial deberá resolver esta cuestión interpretativa ateniéndose a "las reglas generales de interpretación establecidas en la *Convención de Viena*".[23]

4.156 La RGI 2 a) del SA proporciona un contexto crucial para la resolución de esta cuestión interpretativa. Dice así:

> Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.

4.157 La aplicación de la RGI 2 a) a la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" pone de manifiesto varias circunstancias en las que las autoridades aduaneras deben clasificar las partes y conjuntos de automóviles como "vehículos automóviles" y no como partes y conjuntos de vehículos automóviles:

- En primer lugar, la importación de un vehículo automóvil completamente montado es claramente la importación de un "vehículo automóvil", aunque esté necesariamente compuesto por partes y componentes de un vehículo automóvil.

- En segundo lugar, la importación del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil es una importación de un "vehículo automóvil", y no de las partes de un vehículo automóvil, con independencia de que estén o no

[23] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84.

montadas. Así pues, por ejemplo, un juego de piezas completamente desmontado ("CKD") se clasifica como un vehículo automóvil, no como partes de un vehículo automóvil.

- Por último, la importación de *menos* del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil completo es una importación de un "vehículo automóvil", y no de las partes de un vehículo automóvil, siempre que las partes importadas, cuando se montan, presenten las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.158 Como ponen de manifiesto la RGI 2 a) y estos ejemplos, no hay una línea divisoria clara entre las disposiciones arancelarias aplicables a un artículo completo (como los vehículos automóviles) y las disposiciones arancelarias separadas para las partes y componentes de ese artículo (como las partes y conjuntos de vehículos automóviles). Hay necesariamente una continuidad de circunstancias en las que las partes y componentes de un artículo se clasificarán como el artículo completo.

4.159 También proporcionan un contexto para la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China la Nota VII de las Notas explicativas de la RGI 2 a), que indica que "los elementos sin montar de un artículo que excedan en número al requerido para la formación de un artículo completo, siguen su propio régimen". Como han reconocido otras autoridades aduaneras, esa Regla tiene por efecto que un grupo de partes se clasifique en primera instancia como el número total de artículos completos que pueden montarse con esas partes (incluidos los artículos que presentan las características esenciales del artículo completo). Por tanto, cualesquiera disposiciones arancelarias separadas aplicables a las partes y componentes engloban la importación de partes con finalidad distinta del montaje de un artículo completo mediante partes importadas.

4.160 Las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a), incluida la Nota VII, en dos aspectos básicos.

4.161 En primer lugar, las medidas impugnadas definen los umbrales con arreglo a los cuales China clasificará un grupo de partes de automóviles como algo que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo. Como la RGI 2 a) establece que algo menos del 100 por ciento de las partes necesarias para montar el artículo completo puede presentar las características esenciales del artículo completo, con independencia de que esté montado o no lo esté, la certidumbre respecto de la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes y conjuntos de vehículos automóviles beneficia tanto a las autoridades aduaneras como a los importadores.

4.162 En segundo lugar, las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a) para garantizar que el fondo de las actividades de importación de un fabricante de automóviles prevalezca sobre su forma. Los Estados Unidos han afirmado, y China está de acuerdo, que era "un principio general de la práctica aduanera internacional que el fondo debía prevalecer sobre la forma de la transacción".[24] De conformidad con ese principio, las medidas impugnadas aplican las normas interpretativas de la RGI 2 a) con independencia de que las partes y componentes de automóviles importadas para montar un vehículo automóvil entren en China en una expedición o en múltiples expediciones. Esto garantiza que las clasificaciones aduaneras no cambien únicamente sobre la base de la manera en que un fabricante de automóviles opte por estructurar sus importaciones.

[24] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 4.37 (donde se describe el argumento de los Estados Unidos).

4.163 La aplicación de las normas interpretativas de la RGI 2 a) a expediciones múltiples de partes y conjuntos de automóviles es coherente con el objeto y fin de la Lista de concesiones de China y del artículo II del GATT de 1994. El Órgano de Apelación ha observado que un objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y del GATT de 1994 es "mantener la seguridad y previsibilidad de las disposiciones recíprocas sobre acceso a los mercados manifestadas en concesiones arancelarias ...".[25] El Órgano de Apelación ha afirmado que la interpretación de una Lista de concesiones debe reconocer que se pretende que los arreglos arancelarios negociados por los Miembros se basen en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas".[26]

4.164 La diferencia entre los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y a las partes y conjuntos de vehículos automóviles es parte de las disposiciones, basadas en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas", sobre acceso a los mercados que China negoció con otros Miembros de la OMC. Es, por tanto, coherente con "la seguridad y previsibilidad de las disposiciones recíprocas sobre acceso a los mercados" interpretar que la Lista de concesiones de China impide eludir la diferencia entre esos tipos arancelarios mediante la importación y montaje de partes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Al mismo tiempo, China sigue aplicando sus disposiciones arancelarias separadas a las partes y conjuntos de automóviles clasificando dichas partes y conjuntos en sus correspondientes partidas cuando no se utilizan para eludir los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles. Esto garantiza el mantenimiento del equilibrio general de las disposiciones sobre acceso a los mercados por lo que respecta a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles.

ii) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas es compatible con la práctica de otros Miembros para evitar la elusión del pago de derechos

4.165 Muchos Miembros de la OMC, incluidos los tres reclamantes en el presente procedimiento, han adoptado medidas que prohíben utilizar operaciones de montaje en el país como un medio para eludir el pago de los derechos aplicables a artículos completos, ya sean derechos de aduana propiamente dichos o derechos antidumping/compensatorios. Con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, esa práctica "constituye una prueba objetiva de la forma en que las partes entendieron el significado" de la distinción entre la imposición de derechos a artículos completos y la imposición de derechos a las partes y componentes de esos artículos.[27]

4.166 Esa práctica demuestra que los Miembros han aplicado las normas interpretativas de la RGI 2 a) para clasificar las expediciones múltiples de partes y componentes como algo que presenta las características esenciales del artículo completo, y lo han hecho cuando ha sido necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables al artículo completo. El objetivo común de esas medidas es discernir lo que el Canadá ha denominado la "realidad comercial" subyacente en las múltiples importaciones de partes y componentes.

4.167 Al aplicar medidas antielusión, los Miembros han supeditado la obligación de pagar derechos que nace en el momento de la importación a si las partes y componentes importados se utilizan para montar artículos completos. Los Miembros también han adoptado medidas para averiguar cuál es el uso final de las partes y componentes importados como medio para determinar si dichas partes y componentes se importaron con la finalidad de eludir el pago de los derechos aplicables al artículo completo. En relación con esas medidas, los Miembros han impuesto requisitos de fianzas u otras

[25] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.
[26] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo (Órgano de Apelación)*, párrafo 243 (donde se cita *CE - Equipo informático*, párrafo 82).
[27] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 255.

garantías para velar por la percepción de cualesquiera derechos pagaderos aplicables al artículo completo.

4.168 Las medidas adoptadas por China para impedir la elusión de los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóviles son del todo coherentes con esas prácticas de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares. Con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, esa práctica demuestra que China ha interpretado debidamente que sus disposiciones arancelarias aplicables a los "vehículos automóviles" incluyen la importación, en expediciones múltiples, de partes y conjuntos de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil cuando se montan.

4.169 Además, esas prácticas antielusión, dado que ya existían en el momento de la adhesión de China a la OMC, constituyen circunstancias de la conclusión de la Lista de concesiones de China, por lo cual afectan a la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" con arreglo al artículo 32 de la *Convención de Viena*.

iii) La manera en que China interpreta su arancel de aduanas se basa en el estado de las mercancías en el momento de la importación

4.170 Las medidas que China ha adoptado para impedir la elusión de los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóviles se basan en la intención demostrada y declarada del fabricante de montar vehículos automóviles completos mediante expediciones múltiples de partes y conjuntos de automóviles. Como demuestran las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC, ese tipo de medidas es compatible con el principio general según el cual la mercancía normalmente se clasifica sobre la base de su estado en el momento de la importación.

4.171 La práctica de los tres reclamantes en el presente procedimiento demuestra que hay circunstancias en las que los Miembros determinarán los derechos pagaderos basándose en la combinación de múltiples expediciones de partes. Esto es un elemento necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables a artículos completos, como se refleja en las medidas que los Miembros han adoptado con ese fin.

4.172 Los Miembros también han combinado expediciones múltiples de partes y componentes, a efectos de clasificación, al regular los denominados "envíos fraccionados". Con arreglo a esas medidas, por ejemplo el reglamento sobre envíos fraccionados recientemente adoptado por los Estados Unidos, las autoridades aduaneras pueden basar una clasificación arancelaria en la combinación de múltiples envíos. Uno de los casos en que las autoridades aduaneras clasifican los envíos fraccionados sobre esa base es cuando el importador tiene intención de montar las partes y componentes para formar un artículo completo. Este tipo de medida está necesariamente basado en una interpretación de la norma del "estado en que se ha importado", que va más allá del contenido de una entrada de importación única y se apoya en lugar de ello en la intención declarada del importador de montar envíos separados de partes y componentes para formar un artículo completo.

4.173 Esos tipos de medidas son coherentes con la decisión de la OMA de que "las cuestiones de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países son cuestiones que debe seleccionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional".[28] Sobre esa base, los Miembros han adoptado prácticas con arreglo a la RGI 2 a) que permiten clasificar las importaciones sobre la base de la

[28] Organización Mundial de Aduanas, Decisiones del Comité del Sistema Armonizado, *Interpretación de la Regla interpretativa general 2 a)*, HSC/16/nov. 95, Doc. 39.600 (China - Prueba documental 29).

combinación de entradas múltiples, entre otros casos cuando el importador tiene la intención de montar las partes y componentes para formar un artículo completo.

iv) Cualquier ambigüedad por lo que respecta a las medidas debe resolverse en favor de China en aplicación del principio in dubio mitius

4.174 China no cree que haya ambigüedad alguna por lo que respecta a la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" tal como figura en la Lista de concesiones de China. Considera que la interpretación de esa expresión, a la que las medidas impugnadas confieren eficacia, es compatible con su sentido corriente, en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del GATT, y también compatible con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares.

4.175 No obstante, el Grupo Especial, si identifica alguna ambigüedad en el sentido de la expresión "vehículos automóviles", o alguna ambigüedad por lo que respecta a las facultades que el artículo II del GATT de 1994 otorga a China para adoptar las medidas impugnadas, debe aplicar el principio *in dubio mitius* para reducir lo más posible cualquier menoscabo de la autoridad soberana de China para velar por el cumplimiento de sus leyes aduaneras.

4.176 El Órgano de Apelación ha afirmado que "si el significado de un término es ambiguo, ha de preferirse el significado que sea menos oneroso para la parte que asume una obligación, o que interfiera menos con la supremacía territorial y personal de una parte, o implique restricciones menos generales para las partes".[29] La aplicación de ese principio en el presente caso debe llevar al Grupo Especial a interpretar la expresión "vehículos automóviles" de manera que preserve para China el mismo ámbito de autoridad soberana que aquél del que otros Miembros de la OMC se han prevalido para interpretar sus leyes aduaneras y velar por su aplicación y para impedir el uso de las operaciones de montaje nacionales como medio para eludir el pago de los derechos aplicables a artículos completos.

4. Los reclamantes no han demostrado la existencia de una infracción del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión o el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión

4.177 China ha demostrado más arriba que las medidas impugnadas en este procedimiento son medidas en frontera sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994. Por consiguiente, el Grupo Especial debe evaluar las medidas impugnadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo II.

4.178 Como las medidas impugnadas son medidas en frontera, las alegaciones específicas formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, y el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, carecen todas de fundamento. Todas ellas se basan en la premisa errónea de que las medidas impugnadas son medidas interiores.

5. Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas no han demostrado la existencia de una infracción del Acuerdo SMC

4.179 Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas sostienen que China deja de percibir ingresos, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, al no imponer los tipos arancelarios que aplica a los vehículos automóviles a *todas* las importaciones de partes y componentes

[29] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 165, nota 154.

de automóviles. Sostienen además que esos "ingresos no recaudados" están supeditados al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, por lo que constituyen una subvención prohibida en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.180 La alegación formulada por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo SMC sencillamente revela que no han comprendido la finalidad de las medidas impugnadas. El hecho de que China haya adoptado medidas para impedir la elusión de las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles no significa que China tenga que imponer los tipos arancelarios para los vehículos automóviles a todas las partes de automóviles importadas. Por el contrario, China tendrá que seguir aplicando sus disposiciones arancelarias separadas para las partes de automóviles, y aplicar esos tipos a las partes de automóviles importadas cuando no se utilizan para eludir los derechos aplicables a los artículos completos. Por consiguiente, las alegaciones formuladas por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo SMC carecen de fundamento.

6. Las alegaciones de los reclamantes relacionadas con el Protocolo de Adhesión de China y el artículo XXIII del GATT de 1994 deben rechazarse

4.181 En formas que no son enteramente coherentes entre sí, los reclamantes alegan que las medidas impugnadas incumplen el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, incorporado por remisión al Protocolo de Adhesión y al Acuerdo sobre la OMC, concerniente a las líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD. El Canadá alega además que se han anulado y menoscabado ventajas arancelarias, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, basándose también en su interpretación del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

4.182 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo dice así:

> Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil. En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. El Grupo de Trabajo tomó nota de este compromiso.[30]

4.183 Los reclamantes no han acreditado *prima facie* una infracción de este compromiso limitado y condicional. No han alegado ni demostrado que China haya creado partidas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. De hecho, es evidente, con arreglo a los términos del Decreto Nº 125, que China sigue respetando la norma, establecida en la RGI 2 a), según la cual los juegos de piezas CKD/SKD se clasifican como vehículos automóviles completos. El artículo 2 del Decreto Nº 125 estipula que "los fabricantes de automóviles que importen juegos de piezas completamente desmontados o parcialmente desmontados [CKD/SKD] podrán declarar esas importaciones ante la aduana encargada de la zona en que el fabricante se encuentre instalado y pague sus derechos, *y no se aplicarán las presentes normas*". Esa disposición existe precisamente porque no hay duda alguna sobre la clasificación arancelaria adecuada de los juegos de piezas CKD/SKD importados; se clasifican como vehículos completos en todos los casos, como los reclamantes han reconocido en otras circunstancias, y como demuestran sus propias prácticas aduaneras.

[30] Informe del Grupo de Trabajo, párrafo 93.

4.184 Aparentemente, las alegaciones de los Estados Unidos y el Canadá al amparo del párrafo 93 se basan en su afirmación de que China, antes de su adhesión a la OMC, tenía la práctica de clasificar los juegos de piezas CKD/SKD como "partes". Aunque fuera posible interpretar el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo de manera que obligara a China a seguir aplicando esta supuesta práctica, las únicas pruebas en que los reclamantes se apoyan para establecer su existencia no respaldan su alegación. De hecho, del examen de las políticas anteriores a la adhesión de China realizado por los propios reclamantes se desprende claramente que China, antes de su adhesión a la OMC, por lo general prohibía el montaje de vehículos automóviles con juegos de piezas CKD/SKD. Además, durante el único período en el que China mantuvo líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD (1992 a 1995), los tipos arancelarios aplicables a las importaciones de juegos de piezas CKD/SKD eran los mismos que los aplicables a los vehículos automóviles, y no los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes y conjuntos de vehículos automóviles.

4.185 Por esas razones, las diversas alegaciones formuladas por los reclamantes sobre la base de sus interpretaciones del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo carecen de fundamento.

7. Cualquier incompatibilidad con el GATT de 1994 está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX

4.186 El Grupo Especial podría constatar que, contrariamente a los argumentos de China, las medidas impugnadas son incompatibles con una o más disposiciones del GATT de 1994, o que aspectos concretos de las medidas impugnadas son incompatibles con el GATT de 1994. Para el caso de que el Grupo Especial constatara tal cosa, China considera que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.

4.187 Las medidas impugnadas velan por la observancia de las leyes y reglamentos aduaneros de China al impedir la importación y montaje de partes de automóviles como medio para eludir las disposiciones arancelarias de China relativas a los vehículos automóviles. Están, por tanto, comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado d) del artículo XX.

4.188 Si se aplica el criterio de equilibrio articulado muy recientemente por el Órgano de Apelación en *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, se observará que las medidas impugnadas son "necesarias" porque, entre otras cosas, sirven a los intereses sustantivos de China en la percepción de ingresos arancelarios y la preservación de la eficacia de sus concesiones arancelarias negociadas. Las medidas contribuyen a la realización de esos intereses al garantizar que las clasificaciones arancelarias se basan en el contenido de lo que un fabricante de automóviles importa y monta, y no en la forma de las expediciones. Además, las medidas impugnadas tienen pocas repercusiones restrictivas en el comercio internacional, o las tienen en grado mínimo, ya que su única finalidad es garantizar que se perciban los tipos arancelarios adecuados. Varios de los principales fabricantes de automóviles y proveedores de partes de automóviles de todo el mundo han observado que las medidas impugnadas no han tenido repercusión alguna en el comercio y las inversiones.

4.189 Por esas razones, y para el caso de que el Grupo Especial constatara que uno o más aspectos de las medidas impugnadas son incompatibles con el GATT de 1994, China ha demostrado provisionalmente que cualquier incompatibilidad entre dichas medidas y las obligaciones asumidas por China en virtud del GATT está sujeta a la excepción general establecida en el apartado d) del artículo XX.

8. Conclusión

4.190 Por las razones expuestas en la Primera comunicación escrita de China, aquí resumidas, China solicita al Grupo Especial que rechace las alegaciones formuladas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá.

E. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.191 Los correclamantes, para facilitar la sustanciación adecuada de este procedimiento de grupo especial, ya han coordinado sus posiciones en sus comunicaciones escritas. Lo mismo ocurre hoy, por lo que seremos relativamente breves para evitar repeticiones innecesarias. En esta declaración inicial, las Comunidades Europeas presentarán sus principales alegaciones. Demostrarán que las medidas impugnadas infringen el *Acuerdo sobre las MIC* y el artículo III del GATT de 1994. Seguidamente abordarán también los elementos fundamentales a que se hace referencia en la Primera comunicación escrita de China por lo que respecta al artículo II del GATT de 1994 y el Acuerdo SMC. Como es natural, las Comunidades Europeas se reservan la totalidad de su posición sobre la Primera comunicación escrita de China para su comunicación de réplica escrita formal. En particular, las Comunidades Europeas abordarán la defensa subsidiaria formulada por China al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en su comunicación de réplica, si bien se asocian a las observaciones que los Estados Unidos y el Canadá harán seguidamente.

4.192 No obstante, antes de pasar a los detalles del asunto, y en pro de una mejor comprensión de las cuestiones en su contexto adecuado, las Comunidades Europeas tienen que referirse brevemente, en primer lugar, a la política de China en el sector del automóvil.

4.193 China tiene un historial de imposición de cargas a las partes de automóviles importadas en función de la cuantía del contenido nacional en los vehículos completos, a fin de promover la producción local en China de vehículos y partes de automóviles. Antes de su adhesión a la OMC, China imponía cargas más elevadas a las partes de automóviles importadas utilizadas en la producción nacional de vehículos si el fabricante que importaba esas partes no respetaba un cierto contenido nacional en el vehículo finalmente producido. Esa política se basaba en la Política para el sector del automóvil, de 1994, que China tuvo que eliminar como parte de su Protocolo de Adhesión a la OMC.

4.194 China ha decidido ahora reintroducir su vieja política, a pesar de su compromiso expreso de no hacerlo. Ha adoptado las medidas impugnadas, que imponen de nuevo prescripciones de contenido nacional a los vehículos fabricados en China.

4.195 El presente asunto se basa en elementos de hecho sencillos y en gran medida indiscutidos.

4.196 En su Lista de concesiones, China se ha comprometido a aplicar un tipo arancelario del 25 por ciento a los vehículos completos y del 10 por ciento a las partes de automóviles. Anteriormente, esa diferencia era aun mayor. Sin embargo, en 2004 China decidió una vez más fomentar la producción local de partes de automóviles. Con arreglo al artículo 4 de la Orden Nº 8, el objetivo de China es:

> "Fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles para lograr una producción en gran escala que les permita participar en la cadena de abastecimiento mundial de partes de automóviles, y ser al mismo tiempo internacionalmente competitivos."

4.197 Para alcanzar ese objetivo, China introdujo medidas que en muchos casos imponen a las partes de automóviles importadas cargas iguales al tipo arancelario pleno para los vehículos completos, es decir, de un 25 por ciento en lugar de un 10 por ciento. Esto da lugar a una carga adicional igual a la diferencia entre los tipos aplicables a los vehículos y a las partes, generalmente el 15 por ciento. Esas cargas se imponen después de que las partes son utilizadas en la fabricación de vehículos, y siempre que éstos no tengan un contenido nacional suficiente. Las partes de automóviles nacionales están exentas de esas cargas. Las medidas tienen por efecto desalentar a los fabricantes de importar partes de automóviles y, en consecuencia, protegen la producción nacional.

4.198 En suma, este asunto atañe a las medidas introducidas por China para proteger su rama de producción nacional de partes de automóviles frente a las importaciones mediante la aplicación de una norma de contenido nacional. Se trata de un caso de discriminación, y no -como China desearía presentarlo- de elusión del pago de aranceles.

4.199 Aunque se basa en elementos de hecho muy sencillos y en gran medida indiscutidos que fundamentalmente se plasman en el texto de las medidas, este caso es muy importante, ya que afecta a los principios más básicos del sistema de la OMC, a saber, los principios de no discriminación y de seguridad y previsibilidad del sistema multilateral de comercio. Si no se respetan esos principios, el sistema establecido por el Acuerdo sobre la OMC perdería casi todo su sentido. China, como Miembro de la OMC, tiene que respetarlos.

2. China no ha respondido a una acreditación *prima facie*

4.200 Las Comunidades Europeas y sus correclamantes han hecho una acreditación *prima facie* de incompatibilidad entre las medidas de China y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Con arreglo a los principios establecidos por lo que respecta a la carga de la prueba, incumbe ahora a China presentar argumentos y pruebas en contrario.

4.201 Sin embargo, China, en su Primera comunicación escrita, ha optado en gran medida por pasar por alto esas alegaciones de los reclamantes, e insiste en que el Grupo Especial debe en primer lugar decidir, como "cuestión previa" si las medidas son o no "medidas en frontera". Nos preguntamos si China abordará alguna vez nuestras principales alegaciones.

4.202 Esto es tanto más notable cuanto que es muy evidente que un análisis, en particular en el marco del Acuerdo sobre las MIC, no requiere una evaluación preliminar de si una medida es una "medida en frontera" o una "medida interior". Las Comunidades Europeas opinan que el enfoque adoptado por China amenaza con demorar injustificadamente este procedimiento de grupo especial y obrar en menoscabo de las debidas garantías procesales. Esto sería deplorable.

3. El Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994

4.203 Las Comunidades Europeas consideran que las medidas de China son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC y los párrafos segundo, cuarto y quinto del artículo III del GATT de 1994. Permítanme exponer brevemente por qué.

a) El Acuerdo sobre las MIC

4.204 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

4.205 En primer lugar, las medidas son "medidas en materia de inversiones". Su objetivo es el desarrollo de una capacidad local de manufactura de partes de automóviles y vehículos automóviles acabados en China. Ese objetivo se refleja, además de en la disposición citada en la introducción, en muchas otras disposiciones de la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4. Es inherente a ese objetivo el que las medidas tengan una repercusión significativa en las inversiones en este sector. La estrategia en materia de inversiones de los fabricantes, tanto locales como extranjeros, de vehículos y partes de vehículos depende totalmente de las restricciones establecidas por las medidas.

4.206 En segundo lugar, las medidas están "relacionadas con el comercio" porque se aplican y atañen únicamente a las partes importadas.

4.207 Por último, las medidas están claramente comprendidas en la descripción que figura en los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa adjunta al Acuerdo sobre las MIC.

4.208 En otras palabras, las medidas son medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio que

- contienen requisitos de contenido nacional, y
- restringen la importación de productos utilizados en la producción nacional.

4.209 La respuesta de China al análisis de las Comunidades Europeas se limita a una declaración de que sus medidas son cargas en frontera, por lo cual no están comprendidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo sobre las MIC. Esto es notable, ya que un análisis en el marco de dicho Acuerdo no requiere una resolución preliminar sobre si las medidas son interiores o en frontera. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sólo pueden subrayar la posición que han adoptado en su Primera comunicación escrita, y suponer que China considera que las medidas son por lo demás indefendibles al amparo del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

4.210 Dado que las medidas son precisamente del tipo que China se comprometió específicamente a eliminar y dejar de aplicar como condición de su adhesión a la OMC, también constituyen una infracción del Protocolo de Adhesión de China y, en particular, el párrafo 3 de la sección 7 de la Parte I de dicho Protocolo.

b) Artículo III del GATT de 1994

4.211 Al igual que con respecto al Acuerdo sobre las MIC, China basa toda su estrategia de defensa en la premisa de que las medidas son medidas en frontera y, en consecuencia, no son medidas "interiores" en el sentido del artículo III del GATT de 1994. Las Comunidades Europeas discrepan.

4.212 En primer lugar, las medidas de China imponen cargas a las partes de automóviles importadas en función de si realmente son montadas y se utilizan en la fabricación de vehículos completos que no tienen un contenido nacional suficiente. Por consiguiente, no son "aplicadas a la importación o con motivo de ésta", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. En otras palabras, su aplicación depende de la manera en que las partes se utilicen después de la importación, y, en particular, de si son montadas dentro de China para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional, tal como establecen las medidas.

4.213 En segundo lugar, las medidas imponen cargas a las partes de automóviles no en el momento de la importación, sino sólo después de que se hayan utilizado en la fabricación.

4.214 El hecho de que las medidas sólo se apliquen directamente a los fabricantes de vehículos, y no a los importadores de las partes de automóviles, pone también de manifiesto el carácter interno de las medidas. Como consecuencia de ello, los fabricantes tienen que pagar cargas aunque compren partes en el mercado interior chino a proveedores que las han importado previamente. Así se desprende claramente del artículo 29 del Decreto Nº 125.

4.215 Contrariamente al argumento de China, la declaración de bienes importados con arreglo al artículo 15 del Decreto Nº 125 no hace que las cargas sean medidas en frontera. En primer lugar, la declaración no es sino una en una serie de actuaciones impuestas a los fabricantes en virtud de las medidas. En segundo lugar, la declaración misma no atañe a las partes importadas tal como se presentan en la frontera, sino a una predicción sobre el papel que representarán en el futuro en vehículos que todavía no se han fabricado. En tercer lugar, la solicitud de verificación con arreglo al artículo 19 del Decreto Nº 125, que es decisiva por lo que respecta a las cargas que se imponen, sólo tiene lugar después de que las partes importadas han sido montadas y utilizadas en la fabricación de vehículos enteros.

4.216 China aduce también que las medidas deben categorizarse como medidas en frontera porque son aplicadas por las autoridades aduaneras, porque están clasificadas como "derechos de aduana propiamente dichos" por la legislación china, y porque las partes de automóviles importadas no se han despachado "para libre circulación" en China. A ese respecto, las Comunidades Europeas se permiten recordar a China su propia posición en su Primera comunicación escrita, según la cual este asunto "*atañe a la relación entre fondo y forma*". Si la caracterización formal de una carga como un derecho de aduana y el tratamiento formal de las partes importadas con arreglo a la legislación nacional fueran suficientes para establecer una conexión con la importación, los Miembros de la OMC podrían determinar por sí mismos qué disposiciones del GATT son aplicables a sus cargas. En *CEE - Piezas y componentes*, el Órgano de Apelación afirmó que "*con esa interpretación no se podría alcanzar el objetivo fundamental de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos de otras partes contratantes sólo revista la forma de derechos de aduana propiamente dichos, aplicados a la importación o con motivo de ésta y no la forma de cargas interiores*".[31]

4.217 Por consiguiente, las medidas de China son medidas interiores comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994.

4.218 Las Comunidades Europeas lamentan que China se niegue a abordar el resto de los argumentos que han formulado al amparo del artículo III del GATT de 1994. Una vez más, sólo pueden suponer que China considera que sus medidas son por lo demás indefendibles al amparo de dicho artículo. Por consiguiente, sólo expondrán muy sucintamente sus argumentos, que se exponen con mayor detalle en su Primera comunicación escrita.

4.219 Las partes de automóviles nacionales y las importadas son productos "similares" en el sentido tanto del párrafo 2 como del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, ya que la única distinción que las medidas hacen es sobre la base del origen de los productos. La jurisprudencia reiterada de la OMC es clara a este respecto. El mero origen de la mercancía no puede hacer que una mercancía importada "no sea similar" a la mercancía nacional.

4.220 Las medidas son incompatibles con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 porque imponen cargas interiores a determinadas partes de automóviles importadas, pero no a las partes nacionales similares. Por consiguiente, las cargas aplicadas a las partes de automóviles importadas son necesariamente "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares.

[31] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.

4.221 Por lo que respecta al párrafo 4 del artículo III, las Comunidades Europeas destacan que sólo las partes de automóviles importadas pueden estar sujetas al pago de las cargas y a las onerosas prescripciones de procedimiento descritas con detalle en su Primera comunicación escrita. Esas condiciones necesariamente modificarán de manera desfavorable las condiciones de competencia entre las partes de automóviles nacionales y las importadas en el mercado interior de China. Esto ocurre exclusivamente en detrimento de las partes importadas. Por consiguiente, las Comunidades Europeas opinan que las medidas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

4.222 Las medidas, además, son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III. Constituyen una "reglamentación cuantitativa interior", porque atañen a las cantidades y proporciones de partes de automóviles nacionales e importadas en los vehículos fabricados. Como las partes de vehículos son "productos" que se elaboran y utilizan durante el montaje y la fabricación de vehículos, las medidas atañen también a "la mezcla, la transformación o el uso" de los productos en el sentido del párrafo 5. Por último, las medidas satisfacen el tercer elemento de la primera frase del párrafo 5 del artículo III. Requieren que cantidades o proporciones determinadas de las partes de vehículos utilizadas en el montaje y la fabricación de vehículos no sean importadas, y provengan de fuentes nacionales. Los fabricantes de vehículos tienen que obtener partes nacionales si quieren mantenerse dentro de los umbrales establecidos por los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125. Por consiguiente, las medidas son incompatibles con la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.

4.223 Por lo que respecta a las alegaciones al amparo de las segundas frases de los párrafos 2 y 5 del artículo III, las Comunidades Europeas se remiten a su Primera comunicación escrita.

4. La "teoría de la antielusión" de China en el marco del artículo II del GATT de 1994

4.224 La estrategia de defensa de China se basa en su totalidad en la posición de que las medidas sólo deben examinarse en el marco del artículo II del GATT de 1994. Aunque las Comunidades Europeas no tendrían dificultad alguna para refutar la argumentación de China al amparo del artículo II del GATT de 1994, desde un punto de vista sistémico es muy importante no aceptar la premisa en que China basa el análisis. La caracterización de las cargas adicionales y las onerosas prescripciones de procedimiento como parte del procedimiento de despacho de aduana de China menoscabaría gravemente el alcance y la eficacia del Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994.

4.225 No obstante, como China sin duda seguirá insistiendo en la premisa en que basa su defensa, es necesario demostrar los defectos fundamentales de que su posición adolece incluso en el marco del artículo II del GATT de 1994.

4.226 Como se ha dicho anteriormente, la Lista de concesiones de China prevé en términos generales la aplicación de un arancel del 25 por ciento a los vehículos completos y de un 10 por ciento o menos a las partes de vehículos automóviles. Hay, además, categorías intermedias muy importantes, que también están sujetas en términos generales al arancel más bajo del 10 por ciento. China pasa interesadamente por alto esas categorías intermedias, ya que socavan totalmente su estrategia de defensa.

4.227 Con arreglo a sus muy expresos términos, las medidas consideran que las partes de automóviles importadas son vehículos completos si se utilizan determinadas combinaciones o proporciones en la fabricación de un vehículo. En esos casos, todas las partes de automóviles importadas incorporadas a ese vehículo quedarán sujetas al derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos. Para decirlo en términos aduaneros: las partes de automóviles se clasifican

como vehículos completos. Lo que decide la clasificación arancelaria no es, por tanto, el producto tal como se presenta en la frontera, sino su uso interno tras la fabricación.

4.228 No se discute que el criterio básico para interpretar las Listas de concesiones de los Miembros es el establecido en el artículo 31 de la *Convención de Viena*. Ese criterio requiere un análisis del sentido corriente de la Lista de concesiones de China en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin. Tampoco se discute que el SA y las reglas para su interpretación proporcionan un contexto importante para el análisis.

4.229 Por lo que respecta al artículo 31 de la *Convención de Viena*, China sólo tiene buenas palabras. Lo cierto, sin embargo, es que se abstiene de examinar las partidas arancelarias pertinentes de conformidad con ese criterio.

4.230 Por lo que respecta al sentido corriente de las partidas arancelarias pertinentes, China simplemente trata de eludir la evidente complicación que entraña para su posición recurriendo a un par de declaraciones, manifiestamente erróneas, como que "los detalles de las partidas arancelarias específicas y los tipos arancelarios en cuestión no son pertinentes para pronunciarse sobre las alegaciones presentadas al Grupo Especial".[32] La intención evidente es desviar la atención del texto de las partidas arancelarias pertinentes, porque éstas simplemente no respaldan la posición de China.

4.231 Por lo que respecta al análisis contextual, China trata de nuevo de engañarnos señalando a nuestra atención la RGI 2 a) del Sistema Armonizado. China pasa interesadamente por alto la RGI 1, según la cual lo primero que hay que considerar para determinar la clasificación es el texto de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo.

4.232 Por lo que respecta al objeto y fin de los compromisos arancelarios, China hace de la antielusión la cuestión primordial. Es a esta "teoría de la antielusión" a lo que ahora me referiré. Según China, las partes de automóviles pueden clasificarse como vehículos completos con objeto de luchar contra una supuesta práctica encaminada a eludir los tipos arancelarios aplicables a los vehículos.

4.233 Las Comunidades Europeas están totalmente en desacuerdo con la premisa enunciada en la Primera comunicación escrita de China. Simplemente no hay conspiración alguna para socavar los aranceles aduaneros aplicados por China a los vehículos automóviles. La única supuesta prueba que China presenta en apoyo de su teoría es una declaración de que el valor de las partes y componentes importados puede haber aumentado desde que China se convirtió en Miembro de la OMC.[33] Aunque así fuera, lo único que probaría es que el sistema multilateral de comercio está funcionando como debe. Es China quien ha optado por comprometerse a establecer una diferencia entre los tipos arancelarios aplicables a los vehículos y a sus partes.

4.234 Como la premisa en que se basa la defensa de China está profundamente viciada en todos sus aspectos, las Comunidades Europeas en principio no desearían entrar a analizar su lógica. Sin embargo, esto podría desembocar en una situación de punto muerto en la que las partes se negaran a abordar las alegaciones formuladas por la otra. En consecuencia, las Comunidades Europeas abordarán los principales argumentos de la defensa de China, aunque ello conlleve el riesgo de analizar una lógica basada en un defecto fundamental.

[32] Primera comunicación escrita de China, párrafo 15.
[33] *Ibid.*, párrafo 21.

4.235 Al describir las medidas, China trata de presentar una imagen de clasificación arancelaria neutral en la que "el contenido de una serie de transacciones de importación prevalece sobre su forma".[34] Las medidas están supuestamente dirigidas contra importadores que "eluden el tipo arancelario más alto aplicable al artículo completo", a pesar de que, según China, "la realidad comercial es que el fabricante tiene la intención de ensamblar el artículo completo con partes y componentes importados".[35]

4.236 A ello cabe responder simplemente que no se elude nada cuando una parte de un vehículo se declara como tal parte cuando se importa, incluso si después de la fabricación acaba en un vehículo completo nuevo. La fabricación de un vehículo con partes importadas no equivale a una elusión. El vehículo completo y sus partes están sujetos a distintas partidas arancelarias. Esto es normal; no se elude nada.

4.237 Una norma que requiera clasificar las partes en función de la manera en que se utilizan en el producto final tendría consecuencias drásticas para la situación actual y futura del comercio internacional, dominado por cadenas de producción globales en las que el proceso de producción se desglosa en una multitud de etapas y de productos intermedios producidos por distintas empresas en distintos países.

4.238 Sin embargo, antes de tratar más a fondo los argumentos de China es preciso abordar lo que China no aborda, a saber, que sus medidas antielusión, supuestamente neutrales, en realidad están imponiendo prescripciones de contenido nacional en el vehículo acabado.

4.239 Sobre la base de las teorías que China presenta en su Primera comunicación escrita, el criterio crucial es, en su opinión, el uso final previsto del producto, no sus características objetivas tal como se presenta en la frontera. Es más, China hace referencia a "la intención demostrada del fabricante de automóviles" como fundamento de la clasificación arancelaria.[36] Naturalmente, China no utiliza las palabras contenido local o nacional.

4.240 Un simple ejemplo basta para demostrar cómo se aplican en realidad las medidas: tomemos como ejemplo 100 cilindros de freno embalados y enviados juntos a China. Treinta de ellos se utilizarán como piezas de repuesto, 40 se incorporarán para formar vehículos completos que tienen el nivel de contenido nacional necesario, y los restantes 30 se incorporarán para formar vehículos completos que no alcanzan el nivel de contenido nacional necesario.

4.241 Setenta de esos 100 cilindros de freno quedarán sujetos, en virtud de las medidas, al arancel más bajo aplicable a las partes. A las 30 piezas de repuesto hay que añadir los 40 cilindros de freno que se utilizan en vehículos completos que alcanzan el contenido nacional necesario. Sólo los 30 que se utilizarán en vehículos completos que no alcanzan el contenido nacional necesario quedarán sujetos al derecho más elevado aplicable a los vehículos completos. Naturalmente, con arreglo a una clasificación arancelaria adecuada, los 100 cilindros de freno deberían clasificarse como partes.

4.242 No hay nada neutral en esas normas, ni siquiera con arreglo a la falsa lógica presentada por China en su Primera comunicación escrita. El verdadero criterio es el nivel de contenido nacional.

4.243 China, sin embargo, va mucho más allá. Opina que incluso si los 100 cilindros de freno se importaran en China en, supongamos, 20 expediciones distintas en momentos distintos y llegaran a

[34] *Ibid.*, párrafo 3.
[35] *Ibid.*, párrafo 18.
[36] *Ibid.*, párrafo 7.

puertos distintos procedentes de distintas partes del mundo, importados por importadores distintos y no vinculados (por ejemplo, fabricantes de vehículos, importadores de partes, empresas de mantenimiento posventa, etc.), China seguiría aplicando su teoría de la antielusión. En otras palabras, seguirá verificando si los cilindros de freno se utilizarán o no en un vehículo completo y si el vehículo completo tendrá o no el contenido nacional suficiente antes de decidir si debe aplicarse una carga adicional a los productos cuando ya han sido utilizados en la fabricación en China.

4.244 Es importante subrayar que no hay en el arancel de China ni en las reglas para la interpretación del SA fundamento alguno que permita adoptar una medida tan drástica y que socava todo el sistema de clasificación arancelaria.

4.245 De hecho, China utiliza las reglas generales para la interpretación del SA de manera muy selectiva, cuando no abusiva. Lo cierto es que las reglas del SA no contienen la "norma antielusión" que China sugiere en su Primera comunicación escrita. China pasa totalmente por alto la regla más importante del SA, es decir, la RGI 1, según la cual, el texto de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo son lo primero que hay que considerar al determinar la clasificación. Si no hay duda alguna acerca de la clasificación de un producto sobre la base de la RGI 1, las demás reglas simplemente no son aplicables. Así ocurre en una mayoría abrumadora de situaciones.

4.246 China se remite reiteradamente a la RGI 2 a) del SA. Sin embargo, es notable cuán selectivamente lo hace. En primer lugar, China pasa por alto que el capítulo pertinente de la nomenclatura del SA, es decir, el Capítulo 87, contiene una aplicación específica de esa Regla con ejemplos muy precisos que ni siquiera remotamente pueden compararse a las situaciones previstas por las medidas impugnadas. Las Comunidades Europeas ya han examinado esa Regla en su Primera comunicación escrita.

4.247 Sin embargo, lo que tal vez es aun más notable es que China utiliza la formulación general de la RGI 2 a) de manera muy selectiva. Vale la pena citar la RGI 2 a) para verlo claramente. La RGI 2 a) dice así:

> Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía. [sin subrayar en el original]

4.248 China hace caso omiso de los dos principios básicos de esa Regla, es decir, de las palabras "éste presente" y "las características esenciales del artículo completo terminado".

4.249 En otras palabras, la "teoría de la antielusión" presentada por China no tiene en cuenta que la clasificación arancelaria de un producto debe hacerse tal como éste se presenta a la aduana en la frontera. Las medidas hacen completamente caso omiso de ello al clasificar el producto después de que ha sido utilizado en la fabricación, y sin tener en cuenta que no se presentaron otras partes a la aduana en el mismo momento. Esto constituye una clasificación arancelaria arbitraria.

4.250 En lo tocante al criterio de las características esenciales, las Comunidades Europeas señalan a la atención del Grupo Especial el ejemplo que la propia China utiliza en el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita con respecto a la supuesta elusión de los aranceles. China afirma que "un ejemplo específico ilustra el problema". Esa es tal vez la única frase con la que las Comunidades Europeas pueden estar de acuerdo. Ese ejemplo, en efecto, ilustra el problema. Bastará un simple cálculo.

4.251 Recordemos que, de conformidad con el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, todas las partes importadas serán partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si se consideran importadas cualesquiera de las siguientes combinaciones de conjuntos:

1. los dos principales conjuntos (la carrocería y el motor del vehículo);

2. cualquiera de los dos conjuntos principales y tres o más de los demás conjuntos;

3. cinco o más conjuntos distintos de los conjuntos principales.

4.252 Combinemos ahora algunos de los porcentajes pertinentes que figuran en el cuadro del párrafo 19 de la Primera comunicación escrita de China basándonos en los criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125:

1. los dos principales conjuntos, es decir, la carrocería y el motor del vehículo equivaldrían a un 29 por ciento del valor del vehículo;

2. uno de los conjuntos principales, es decir, la carrocería del vehículo, y otros tres conjuntos, es decir, el eje portador, el sistema de dirección y el sistema de frenado, equivaldrían al 21 por ciento del valor del vehículo;

3. otros cinco conjuntos, es decir, el eje portador, el eje motor, el bastidor (o chasis), el sistema de dirección y el sistema de frenado, equivaldrían al 17 por ciento del valor del vehículo.

4.253 Esos simplísimos cálculos basados en el ejemplo proporcionado por la propia China demuestran que ésta aplica los derechos completos para los vehículos a todas las partes importadas si el vehículo contiene ciertos conjuntos importados que constituyen únicamente del 17 al 29 por ciento del valor del vehículo completo. En otras palabras, una combinación de determinadas partes que equivale al 17 por ciento del valor total del vehículo será suficiente para clasificar todas las partes importadas incorporadas a ese vehículo como un vehículo completo. Y ello con independencia de cuándo, procedentes de dónde y por quién fueron importadas esas partes.

4.254 De más está decir que una combinación de partes que pueden haber sido importadas en China en distintos momentos y de distintas partes del mundo y haber sido objeto en China de transacciones internas entre importadores de partes y el fabricante de vehículos, y que representan del 17 al 29 por ciento del valor total del vehículo, no pueden ni remotamente presentar las características esenciales de un vehículo completo en el sentido de la RGI 2 a) del SA tal como se aplica en el Capítulo 87 con arreglo a las Notas, muy explícitas, de ese capítulo.

4.255 Hay también otra forma muy sencilla de demostrar cuán manifiestamente errónea es la posición de China. Basta con leer la partida arancelaria 87.06, titulada "chasis equipado con su motor", junto con su nota interpretativa. Con arreglo a las medidas impugnadas, un chasis equipado con su motor siempre se clasificaría como el vehículo completo, a pesar de que es objeto de una partida específica y está normalmente sujeto al pago del derecho inferior del 10 por ciento. Los detalles figuran en los párrafos 255 a 260 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

4.256 Las Comunidades Europeas opinan, por tanto, que los argumentos presentados por China, incluso sobre la base de la premisa totalmente falsa en la que ésta fundamenta su defensa, son simplemente insostenibles. Aunque las Comunidades Europeas podrían refutar fácilmente la

argumentación de China incluso en las condiciones en que ésta desea plantear el asunto, desde una perspectiva sistémica es muy importante no permitir que China eluda las principales alegaciones presentadas por los reclamantes. En cualquier caso, las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

5. Incompatibilidad de las medidas de China con el Acuerdo SMC

4.257 Por lo que respecta al artículo 3 del Acuerdo SMC, China aduce que sus medidas no constituyen una subvención prohibida. China sostiene que no deja de recaudar ingresos cuando aplica el tipo arancelario para los vehículos completos únicamente a las partes que en su opinión eluden ese tipo arancelario. Aduce que el tipo arancelario para los vehículos completos no puede servir como punto de referencia adecuado para las partes en general, porque su Lista de concesiones le impide imponerlo a todas las partes.

4.258 Lo cierto es que la Lista de concesiones de China impide a China imponer a cualquier parte el derecho aplicable a los vehículos completos. Aunque se permitiera a China imponer a determinadas partes el derecho aplicable a los vehículos completos, aun así no estaría autorizada a supeditar esa imposición al contenido nacional de los vehículos finalmente fabricados. Como no impone el derecho aplicable a los vehículos completos a las partes utilizadas en la fabricación de los vehículos que satisfacen las prescripciones de contenido nacional, China está dejando de recaudar ingresos que en otro caso se percibirían.

6. Conclusión

4.259 Las Comunidades Europeas opinan firmemente que las medidas objeto de examen en el presente asunto amenazan a las estructuras más básicas del sistema multilateral de comercio. Esas medidas eluden las obligaciones fundamentales que corresponden a China en virtud de los Acuerdos abarcados.

4.260 Por esas razones, todas ellas especificadas con detalle en su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud de los Acuerdos abarcados pertinentes.

F. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.261 Las observaciones iniciales de los Estados Unidos en su declaración oral serán breves por dos razones. En primer lugar, los Estados Unidos y nuestros dos correclamantes ya han presentado extensas comunicaciones escritas, y tanto las Comunidades Europeas como el Canadá presentan declaraciones orales. En segundo lugar, aunque la Primera comunicación de China contiene una cantidad considerable de material, sólo una parte muy pequeña de ese material es pertinente por lo que respecta a las cuestiones objeto de esta diferencia. Muy especialmente, China hace un amplio examen de las prácticas de los reclamantes en materia de elusión de los derechos antidumping, pero esta diferencia no guarda relación alguna con el dumping. A la inversa, y aparte de la cuestión previa, China ni siquiera discute la incompatibilidad de sus medidas con obligaciones básicas establecidas en el artículo III. Es más, parece que de hecho China reconoce que un aspecto crucial de sus medidas es incompatible con el artículo III.

4.262 Como se indica en nuestra Primera comunicación, China ha adoptado medidas que favorecen a las partes de automóviles nacionales con preferencia a las importadas a fin de proteger a la rama de

producción nacional de partes de automóviles. Esas medidas incluyen la imposición de una carga sustancial -superior a los derechos de aduana- a las partes de automóviles importadas, sin que se imponga una carga comparable a las partes de automóviles nacionales. Las medidas de China favorecen además a las partes nacionales en cuanto que la carga adicional sólo es aplicable si los automóviles producidos en el país incluyen una cantidad (en volumen o en valor) de partes de automóviles importadas que supera determinados umbrales. Las medidas incluyen asimismo amplias prescripciones en materia de registro, presentación de informes y verificación que sólo son aplicables si los fabricantes de automóviles nacionales utilizan partes de automóviles importadas.

4.263 Esas medidas son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones en materia de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan un trato menos favorable a las partes importadas por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren directa o indirectamente que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III).

4.264 La defensa de China tiene un doble aspecto: todas sus medidas conllevan la aplicación de derechos de aduana, y esos derechos de aduana son compatibles con el artículo II. Como subrayaron especialmente las CE en su Primera comunicación, y como volverán a hacer hoy todos los reclamantes, el argumento de China al amparo del artículo II carece totalmente de fundamento. Si China cobrara un derecho de importación del 25 por ciento sobre las partes de automóviles importadas, estaría infringiendo claramente sus consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II.

4.265 Sin embargo, el hecho de que el argumento de China al amparo del artículo II esté claramente injustificado no debe desviar la atención de una cuestión mucho más importante. China no impone un simple derecho de importación del 25 por ciento a las partes de automóviles. Por el contrario, las medidas de China son *mucho más perniciosas* que el simple incumplimiento de una consolidación arancelaria. Antes bien, las medidas establecen un complejo régimen reglamentario interno, cuyo principal efecto es discriminar contra las partes de automóviles importadas, fomentar el uso de contenido nacional y presionar a los fabricantes de partes extranjeros para que desplacen sus instalaciones y su tecnología a China. Esos perniciosos aspectos de discriminación existirían con independencia de que el nivel de las cargas impuestas por China a las partes de automóviles sea superior al consolidado específicamente para esas partes. Por consiguiente, los Estados Unidos consideran sumamente importante que las constataciones que se formulen en esta diferencia aborden las graves infracciones del artículo III en que China ha incurrido.

4.266 Con una excepción, la mayoría de lo que China presenta como defensa ni siquiera afecta a las incompatibilidades con el artículo III inherentes a su régimen regulador de las partes de automóviles. Desearía destacar este punto apartándome del orden habitual de un examen en el marco del artículo III. En otras palabras, abordaré primero los párrafos 4 y 5 del artículo III, para pasar después al párrafo 2 del artículo III.

4.267 Por lo que respecta, en primer lugar, al párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados que han de determinarse para establecer una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la compra o el uso en el mercado interior de los

productos importados y nacionales similares; y 3) se otorga al producto importado un trato menos favorable que el concedido al producto nacional similar.

4.268 El primer elemento, la determinación de los "productos similares" se satisface fácilmente. La única distinción entre las partes de automóviles importadas y las nacionales radica en su origen, y China no discute que las partes de automóviles importadas y las nacionales son "productos similares" a los efectos del artículo III.

4.269 El segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III es que las medidas afecten a la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior de los productos similares. En este caso, la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 de China actúan conjuntamente creando un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales. En primer lugar, el sistema impone una carga basada en los tipos y el valor total de las partes importadas utilizadas en el automóvil. En segundo lugar, el sistema impone onerosas prescripciones administrativas en materia de registro cuando las partes importadas se utilizan para la fabricación de vehículos. Esos aspectos de las medidas crean un desincentivo para comprar, usar y distribuir partes de automóviles importadas. Por tanto, las medidas satisfacen el segundo elemento de un análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III. China tampoco discute ese elemento.

4.270 El tercer y último elemento para determinar la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III obliga a evaluar si las medidas otorgan a los productos importados un trato menos favorable que el concedido a los productos nacionales. En el presente caso, las medidas tratan a las partes extranjeras de manera menos favorable que a las nacionales creando condiciones de competencia distintas para ellas. Esto se hace en dos, o tal vez tres, formas distintas.

4.271 En primer lugar, el nivel de la carga impuesta por China a las partes de automóviles depende de los tipos y el valor de las partes importadas utilizadas en un vehículo completo. Si se superan los umbrales, se aplicará una carga adicional a todas y cada una de las partes importadas incluidas en el vehículo. En otras palabras, con independencia de que el nivel absoluto de la carga sea o no compatible con las obligaciones asumidas por China en el marco del GATT, lo importante aquí es que el nivel de esa carga sobre, digamos, la parte *A*, cambia en función de que la parte *B* se importe o se obtenga en el país. Por tanto, los fabricantes de automóviles de China, con independencia de cuál sea el nivel absoluto de los derechos de aduana de China, tienen un claro desincentivo para utilizar partes de automóviles importadas. En consecuencia, las medidas modifican las condiciones de competencia al crear un importante incentivo para incluir partes nacionales con preferencia a las importadas. Además, China no discute que ese sistema otorga a las partes importadas un trato menos favorable.

4.272 El segundo método por el que las medidas otorgan a las partes extranjeras un trato menos favorable que el concedido a las nacionales es mediante la imposición de onerosas prescripciones administrativas en materia de presentación de informes a cualquier fabricante que opte por usar partes de automóviles importadas al fabricar un automóvil en China. Esas prescripciones incluyen las siguientes:

- una "autoevaluación" para determinar el número de partes importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo en particular, lo que requiere catalogar todas las partes de cada modelo que se fabrique, así como realizar cálculos de los umbrales para cada conjunto y del precio global porcentual de las partes incorporadas al modelo;

- un registro del modelo de vehículo, incluido el plan de producción anual de dicho modelo; una lista de todos los proveedores nacionales y extranjeros; y una lista

detallada de todas las partes importadas y nacionales utilizadas en el modelo que se registra;

- la obligación de actualizar constantemente el registro para tener en cuenta cambios en la procedencia y el precio relativo de diversas partes de cada modelo de automóvil, así como cambios en automóviles específicos;

- pagos mensuales de las cargas, acompañados del informe de verificación, las cifras sobre producción total en el mes anterior, y una lista de partes y componentes utilizados por el fabricante el mes anterior para montar vehículos completos;

- y una obligación de que el fabricante mantenga -con respecto a todas las partes no importadas por el propio fabricante- registros concernientes al importador registrado y cualesquiera pruebas de los derechos y los impuestos sobre el valor añadido pagados.

4.273 Los fabricantes que opten por utilizar únicamente partes de automóviles nacionales para fabricar automóviles en China están exentos de todas esas onerosas prescripciones en materia de presentación de informes. Por tanto, esas prescripciones administrativas crean condiciones de competencia distintas y menos favorables para las partes importadas. Además, China no discute que esos aspectos de su medida otorgan a las partes importadas un trato menos favorable.

4.274 En tercer lugar, China, al describir sus medidas, afirma que las partes de automóviles importadas "no están en libre circulación en el territorio aduanero de China".[37] Como se indica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, las medidas de China aparentemente imponen onerosos requisitos de "depósito" a todas las partes de automóviles importadas, pero parece que esas medidas no se aplican. No obstante, parece que China, en su Primera comunicación, alega lo contrario. Si realmente todas las partes importadas están sujetas a onerosos requisitos de "depósito" que hacen que "no estén en libre circulación", ello constituye una prueba adicional de que China otorga a las partes importadas un trato menos favorable que a las partes nacionales. Una vez más, esa infracción del párrafo 4 del artículo III es independiente de cualquier cuestión relacionada con los tipos arancelarios permitidos en virtud de las consolidaciones arancelarias de China en el sentido del artículo II.

4.275 En resumen, acabamos de realizar un sencillo análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III. Es evidente que las medidas de China satisfacen cada uno de los tres elementos necesarios para establecer la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III. China, por su parte, no ha discutido en su comunicación ninguno de esos elementos. Además, con una excepción, la principal defensa presentada en la Primera comunicación de China -a saber, que sus cargas son derechos de aduana y que las partes importadas pueden clasificarse como vehículos completos- ni siquiera afecta a una cuestión en la que pudiera basarse una defensa respecto de esa evidente infracción del párrafo 4 del artículo III.

4.276 Analizando este aspecto con más detalle, aun en el caso de que se considerara que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana", e incluso si China realmente estuviera facultada, en virtud de sus consolidaciones arancelarias, para imponer un derecho del 25 por ciento a todas las partes importadas, las medidas de China seguirían constituyendo una infracción del párrafo 4 del artículo III. La infracción del párrafo 4 del artículo III, como acabamos de indicar, se basa en que la carga impuesta a una parte de automóvil específica cambiará en función de los tipos y el valor de

[37] *Ibid.*, párrafo 46.

otras partes importadas utilizadas en un vehículo completo, lo que constituye un sistema que crea un claro desincentivo para comprar y utilizar partes importadas. De manera análoga, las cargas administrativas aplicables únicamente a los usuarios de partes de automóviles importadas, así como las relacionadas con la condición de mercancía en régimen de depósito de las partes de automóviles importadas, son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III, con independencia de que se considere o no que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana". Esas infracciones del párrafo 4 del artículo III existirían con independencia de cualquier cuestión relacionada con el artículo II; es más, existirían incluso si China no hubiera consolidado en absoluto sus derechos arancelarios sobre las partes de automóviles.

4.277 Las medidas de China son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Y una vez más, con una excepción, la defensa invocada por China en su Primera comunicación no afecta a ninguna cuestión relacionada con el párrafo 5 del artículo III. Las medidas de China impugnadas imponen cargas adicionales y onerosas prescripciones administrativas si, entre otras cosas, los tipos y valores de las partes y componentes importados utilizados por un fabricante de automóviles superan determinados umbrales. Esas disposiciones, al expresarse en términos cuantitativos, son por su propia naturaleza "reglamentaciones cuantitativas" en el sentido del párrafo 5 del artículo III. Además, dado que por sus propios términos especifican las cantidades de partes importadas que darían lugar a que las cargas y las prescripciones en materia de presentación de informes fueran aplicables, las medidas son también reglamentaciones cuantitativas sobre "la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos", en el sentido del párrafo 5 del artículo III, y requieren que una cantidad o proporción determinada de un automóvil provenga de fuentes nacionales, pues de lo contrario se impondrá una sanción en forma de carga adicional. China no discute en su comunicación este análisis fundamental en el marco del párrafo 5 del artículo III.

4.278 Además, como en el caso de la infracción del párrafo 4 del artículo III, esta infracción del párrafo 5 del artículo III existe con independencia de cualquier cuestión relacionada con las consolidaciones arancelarias de China, o de si la carga suplementaria impuesta por China es una carga interior o un derecho de aduana.

4.279 En contraste con lo que ocurre por lo que respecta a los párrafos 4 y 5 del artículo III, en la Primera comunicación de China sí figura una posible defensa de la infracción de las obligaciones establecidas por el párrafo 2 del artículo III. Esa defensa, sin embargo, es insostenible. Parece, además, que China reconoce que al menos algunos aspectos de sus medidas son incompatibles con el párrafo 2 del artículo III.

4.280 La determinación de la incompatibilidad de una carga interior con la primera frase del párrafo 2 del artículo III conlleva un doble proceso: en primer lugar, los productos importados y nacionales en cuestión tienen que ser "similares". Como se explica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, las partes de automóviles importadas y las nacionales son partes similares a los efectos del párrafo 2 del artículo III. China no lo discute. En segundo lugar, la carga interior aplicada a los productos importados deberá ser "superior" a la aplicada a los productos nacionales similares. En el presente caso, cuando los tipos o el valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo en China superan los umbrales establecidos en las medidas, éstas imponen una carga interior a todas las partes importadas incorporadas al vehículo. Las partes nacionales están exentas. Por tanto, la carga interior aplicada a las partes importadas es "superior" a cualquier carga impuesta a las partes nacionales, lo que constituye inequívocamente una infracción del párrafo 2 del artículo III. Una vez más, China no lo discute.

4.281 La única defensa de China por lo que respecta a esta clara infracción del párrafo 2 del artículo III consiste en aducir que sus cargas son derechos de aduana, y no cargas interiores en el sentido del párrafo 2 del artículo III. Esa defensa carece totalmente de fundamento.

4.282 Como se indica en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, otros grupos especiales han abordado, en el marco del GATT de 1947, la distinción entre las cargas interiores y los derechos de aduana. En uno de los primeros informes en el marco del GATT de 1947, en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial estudió si una carga en particular debía tratarse como una "carga interior" comprendida en el ámbito del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o como una "carga de importación" comprendida en el ámbito del artículo II. El Grupo Especial concluyó que como la carga a) "sólo se aplicaba a productos comprados por organismos públicos para su propio uso y no a las importaciones como tales" y b) "la percepción tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando el organismo público interesado abonaba el precio de compra", la carga constituía una carga interior. En otras palabras, como la carga dependía del uso interno del producto, no podía considerarse que era una carga en frontera.

4.283 Esta cuestión se abordó de nuevo en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. En ese asunto, el Grupo Especial del GATT de 1947 estudió si las cargas impuestas supuestamente para impedir la elusión del pago de derechos antidumping debían analizarse como derechos de aduana o como cargas interiores. Al formular su determinación, el Grupo Especial se centró en "el hecho de que el adeudo [de la carga] se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno". El Grupo Especial observó que las cargas se imponían sobre productos acabados montados o producidos en las CEE, y no se imponían en el momento o el lugar de la importación. Por consiguiente, concluyó que las cargas de las CEE eran "cargas interiores" en el sentido del artículo III.

4.284 Al igual que en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, las cargas impuestas por China objeto de esta diferencia son cargas interiores, no cargas en frontera. No se imponen en el momento o como condición de la entrada de las partes en China. Es más, las medidas en litigio no imponen cargas sobre todas las partes importadas, sino sólo sobre las utilizadas por los fabricantes para montar vehículos nuevos que superan los umbrales establecidos por las medidas de China.

4.285 Las medidas de China en litigio en la presente diferencia no son medidas en frontera, sino medidas interiores, cuya aplicación está en función de los detalles de las operaciones de fabricación posteriores a la importación que tienen lugar dentro de China. Llevan a esta conclusión todos los factores siguientes:

- La determinación de si las partes importadas constituyen "características de un automóvil completo" se hace en función de los detalles de las operaciones de un proceso de montaje interno, y no en función de la condición de las partes en el momento de la entrada.

- Con arreglo a las medidas, todas las partes de un vehículo completo se combinan para determinar si la carga del 25 por ciento es aplicable, con independencia de los países donde tienen su origen esas partes, de cuándo o de dónde entraron en el territorio de China, o de quién las importó. Aunque una parte haya sido importada por un proveedor, y aunque el proveedor ya haya pagado derechos y gravámenes aduaneros, la parte se agrupa con otras partes importadas por el propio fabricante a efectos de la determinación.

- La carga del 25 por ciento no se impone al importador, sino al fabricante -con independencia de que éste sea o no realmente el importador de la parte de que se trate-.

4.286 La Primera comunicación de China contiene lo que parece ser una importante concesión de China por lo que respecta a su argumento de que sus medidas imponen derechos de aduana, no cargas interiores. En particular, la nota 20 de su Primera comunicación escrita dice así:

> En algunos casos, un fabricante puede ensamblar un vehículo utilizando un cierto número de partes y componentes importados que ha comprado a un tercero en China. En esos casos, el fabricante está obligado a pagar cualquier diferencia entre la cuantía del derecho que se impuso sobre las partes importadas en el momento de la importación y la cuantía del derecho que se habría impuesto sobre la base de su uso en el ensamblaje de un vehículo importado completo. Como se indica en la parte IV.G [de la Primera comunicación escrita de China], esta disposición es necesaria para impedir el recurso a terceros importadores como medio para eludir las disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles completos.

La parte IV.G, a la que China hace referencia en esa nota, es la sección de la Primera comunicación escrita de China en la que se afirma que cualesquiera infracciones de otros artículos del GATT están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Por tanto, tal como los Estados Unidos, a nuestro juicio imparcialmente, entienden esta nota, China reconoce que la imposición de una carga a una parte importada por un tercero es una carga interior -no un derecho de aduana- incompatible con el artículo III, aunque China puede pese a ello defenderse al amparo del apartado d) del artículo XX.

4.287 Esto es una concesión crucial. La consideración de partes importadas por terceros y la aplicación de cargas a éstas no son aspectos accesorios de las medidas de China. Antes bien, son parte integrante de las medidas de China. El número o el valor de las partes importadas por terceros puede ser determinante de que se impongan cargas a <u>todas</u> las partes importadas utilizadas en un vehículo producido en el país. Además, y más fundamentalmente, con arreglo al análisis de China, no hay realmente nada que distinga la carga impuesta a las partes importadas por terceros de la impuesta a las partes importadas por el fabricante. Si, como al parecer reconoce China, la carga impuesta a las partes importadas por un tercero es una carga interior, la carga impuesta a las partes importadas por fabricantes tendrá que serlo también.

4.288 En su Primera comunicación escrita, China intenta hacer una distinción entre *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, pero no lo consigue. China aduce, en primer lugar, que las medidas objeto de esos dos casos son diferentes de las adoptadas por China. Sin embargo, las medidas objeto de cualquier diferencia siempre son distintas. El hecho es aquí que en esos dos casos, como en la presente diferencia, la carga se impuso con ocasión de la venta del producto en el mercado interior, no con ocasión de su importación. Por consiguiente, sea cual sea la etiqueta que se aplique a la carga, ésta era una carga interior sujeta a las disciplinas del artículo III.

4.289 China aduce, en segundo lugar, que su medida es distinta porque se impone con objeto de recaudar derechos de aduana. Sin embargo, ese tipo de argumento fue expresamente examinado y rechazado en *CEE - Piezas y componentes*. Según ese informe: "el Grupo Especial examinó primeramente si el <u>objetivo de política económica perseguido con la exposición de una carga</u> debe ser tomado en consideración para determinar la cuestión de si la carga se aplica 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II. ... Lo que cuenta ... no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino el hecho de que el adeudo de ésta se produzca por la

importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno".

4.290 Aplicando aquí ese razonamiento, tanto si, como alega China, su carga se adopta con la finalidad general de recaudar una cantidad igual a un derecho de aduana al que China cree tiene derecho como si no es así, esa carga es interior y está sujeta a las disciplinas del artículo III.

4.291 En resumen, por lo que respecta al examen del artículo III, los Estados Unidos han establecido la existencia de infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 de dicho artículo. La defensa de China -que la carga impuesta por su medida es un derecho de aduana compatible con las consolidaciones en el marco del artículo II- sólo guarda relación con la infracción del párrafo 2 del artículo III, e incluso en ese caso parece que China reconoce que sus medidas infringen el artículo III por lo que respecta a las partes importadas por un tercero.

4.292 Permítanme ahora centrarme en la "excepción" que he mencionado varias veces. Es decir, la excepción a la declaración de que en la Primera comunicación escrita de China no hay nada que se refiera, ni siquiera tangencialmente, a una posible defensa de sus infracciones del artículo III. En el mejor de los casos, todo el examen de la clasificación adecuada de las partes de automóviles importadas y sus consolidaciones en el marco del artículo II que figura en la Primera comunicación escrita de China parece ser un intento de invocar la excepción del apartado d) del artículo XX en defensa de sus infracciones del artículo III, como se esboza vagamente en la última sección de esa comunicación escrita.

4.293 Como consecuencia de ello, los Estados Unidos sostienen que el método y el orden adecuados del análisis en esta diferencia deben ser los siguientes. El Grupo Especial debe examinar primero las medidas de China en el marco de las disciplinas del artículo III y, como los Estados Unidos han demostrado, constatar que son incompatibles con esas obligaciones. En la medida en que el examen de la clasificación arancelaria y las consolidaciones en el marco del artículo II realizado por China pueda ser pertinente en esta diferencia, lo sería como parte del intento de China por satisfacer su carga de establecer, al amparo del apartado d) del artículo XX, una defensa de sus infracciones del artículo III.

4.294 A juicio de los Estados Unidos, cualquier defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX equivaldría al argumento siguiente: que China desea infringir el artículo II, y por ello tiene derecho a incurrir en una infracción primaria del artículo III. En otras palabras, los Estados Unidos sostienen que China ni siquiera dispone de una base para defender al amparo del artículo XX sus infracciones del artículo III.

4.295 Por lo que respecta al argumento de China sobre la clasificación arancelaria, los Estados Unidos sostienen que dicho argumento carece totalmente de fundamento. El argumento se basa exclusivamente en la RGI 2 a), pero China la interpreta mal y pasa por alto otras notas interpretativas, así como la Lista de compromisos arancelarios de China en su totalidad.

4.296 La RGI 2 a) tiene dos partes, ninguna de las cuales equivale a nada que se aproxime a la interpretación de China. En primer lugar, la RGI 2 a) estipula que los productos incompletos pueden clasificarse como completos si presentan sus características esenciales. Ni siquiera se acerca a permitir, como sostiene China, que China, por ejemplo, clasifique un cilindro de freno como un automóvil completo.

4.297 En segundo lugar, la RGI 2 a) permite a los importadores presentar un producto no montado para su trato arancelario como producto montado. Aquí el aspecto central, que confirman las notas

interpretativas citadas por la propia China, es que el importador "presenta" el producto no montado a la autoridad aduanera. No hay en la RGI 2 a) nada que sugiera que una autoridad aduanera tiene que localizar todas las entradas de distintas partes, por distintos importadores, de distintos proveedores, e incluso de distinto origen nacional, y después agruparlas en algún producto no montado ficticio que seguidamente pueda clasificarse como el producto montado.

4.298 China también hace caso omiso de la primera Regla general para la interpretación del SA, la RGI 1. Esa Regla estipula que "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo". Además, China hace caso omiso de las partidas del capítulo del SA específicas para las partes de automóviles, así como de su propia Lista de compromisos arancelarios, que contiene descripciones detalladas de varias partes de automóviles y conjuntos y subconjuntos de automóviles. Es imposible leer la Lista de China, con todas sus detalladas descripciones de partes de automóviles, y concluir que a pesar de ello todas las partes de automóviles utilizadas a efectos de fabricación deben clasificarse como automóviles completos. Antes bien, tanto por simple lógica como por aplicación de la RGI 1, las partes y conjuntos de automóviles importados en China tienen que clasificarse de conformidad con las partidas arancelarias específicas consignadas en la Lista de China.

4.299 Tomemos, por ejemplo, un radiador de automóvil. La Lista de China tiene una subpartida específica para los radiadores (87089100). No hay en la Lista de China ni en las reglas interpretativas fundamento alguno para que China clasifique un envío de radiadores como "vehículos no ensamblados", en lugar de hacerlo en la línea arancelaria dedicada específicamente a los radiadores en la Lista de China.

4.300 El informe del Grupo de Trabajo confirma también que China no puede tratar de clasificar las partes de automóviles como vehículos completos. El párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I del Protocolo de Adhesión estipula que el Protocolo, que incluye los compromisos a que se hace referencia en el párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo, será parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. El párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo incluye el compromiso de China reproducido en el párrafo 93 de dicho informe. Como consecuencia de ello, el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC. Aparentemente, China no lo discute.

4.301 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo dice así:

> Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil. En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. El Grupo de Trabajo tomó nota de este compromiso.

4.302 Ese párrafo demuestra que los Miembros abrigaban preocupaciones sobre el trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD, y quisieron asegurarse de que quedaran sujetos a un derecho no superior al 10 por ciento. La interpretación que China hace de ese párrafo, tal como figura en su Primera comunicación, no resiste ni siquiera un examen superficial. Según China, a los Miembros en realidad no les importaba el trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD, sino sólo el trato arancelario de esos artículos si se les asignaba una línea arancelaria separada, por lo que China es libre de imponer un tipo del derecho mucho más elevado siempre que clasifique los artículos en

alguna subpartida existente. China no puede dar razones por las que cualquier Miembro, en cualquier circunstancia, tendría esa intención, y no hay tales razones. En breve, la única interpretación razonable del informe del Grupo de Trabajo es que China se comprometió a imponer a los juegos de piezas CKD y SKD un derecho no superior al 10 por ciento.

4.303 La existencia de ese compromiso por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD pone de manifiesto que la afirmación de China de que está facultada para imponer derechos del 25 por ciento a todas las partes importadas cuando se alcanzan determinados umbrales es insostenible. Esos umbrales se activan cuando en el montaje del vehículo completo se incluyen muchas menos partes importadas que en los juegos de piezas CKD y SKD.

4.304 China tampoco tiene motivos para afirmar, como hace en su Primera comunicación escrita, que muchos otros Miembros de la OMC han promulgado medidas de algún modo similares al régimen de China aplicable a las partes de automóviles importadas. China cita, por ejemplo, un reglamento estadounidense (China - Prueba documental 27) concerniente a "expediciones múltiples" como si de algún modo respaldara la interpretación de la RGI 2 propugnada por China. Sin embargo, el reglamento demuestra precisamente lo contrario. Como se explica en él, atañe a entidades que, debido a su tamaño y naturaleza, no pueden enviarse en una sola expedición, y tienen que importarse sin montar o desmontadas. Esta norma se adoptó para favorecer a los importadores, que querían que sus productos se clasificaran como el producto completo con arreglo a la RGI 2, pero antes no podían hacerlo porque la entidad era demasiado grande para caber en una sola expedición (lo que habitualmente significaba una sola embarcación). La regla flexibiliza los reglamentos aduaneros para permitir que un producto no montado se beneficie de la RGI 2 aunque tenga que importarse en más de una embarcación. No hay en la regla nada parecido al régimen que China aplica a las partes de automóviles, que requiere dar a distintas expediciones de partes el trato arancelario aplicable a un vehículo completo. Es más, el reglamento estadounidense va más allá de lo necesario para garantizar a los importadores que "pueden, naturalmente, seguir presentando una entrada separada para cada porción de una expedición no montada o desmontada cuando llega a su destino, si así lo prefieren".[38]

G. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.305 Como hemos explicado en nuestras comunicaciones y como acaban de poner de relieve nuestros correclamantes, China no ha cumplido su obligación básica, en virtud del artículo III del GATT de 1994, de dar trato nacional a las partes de automóviles importadas para su utilización en la producción de automóviles chinos. Además, ha establecido prescripciones de contenido nacional que están claramente en conflicto con el Acuerdo sobre las MIC, y no ha respetado los compromisos que contrajo al acceder a la OMC, incluido el relativo a los aranceles aplicables a las partes y los juegos de piezas completamente desmontados y parcialmente desmontados.

4.306 China caracteriza erróneamente sus medidas como medidas compatibles con su Lista de concesiones y, en consecuencia, con el artículo II del GATT de 1994, y lo hace en lugar de abordar directamente su infracción del artículo III.

4.307 Para empezar poniendo esta diferencia en su contexto, cabe señalar que China es una economía en rápido crecimiento. Su Gobierno tiene estrategias claras para el desarrollo de sectores industriales clave, entre ellos la producción de automóviles. Como consecuencia de ello, China se ha

[38] China - Prueba documental 27, en 31.922; sin subrayar en el original.

convertido en pocos años en uno de los mayores productores mundiales de automóviles. Es un caso notable de éxito económico.

4.308 Los proveedores extranjeros de ese sector han tratado de beneficiarse del aumento de la producción de automóviles en China. Han invertido en el mercado chino, han ampliado su producción a medida que la rama de producción se ampliaba, y han ampliado en la medida necesaria las cadenas de suministro mundiales para proporcionar la capacidad y la tecnología que el mercado exige. Estas decisiones comerciales, así como los beneficios económicos para China de ellas derivados, han sido consecuencia directa de la eliminación de medidas proteccionistas con ocasión de la adhesión de China a la OMC. Esas medidas proteccionistas incluían el trato preferencial para los vehículos fabricados en China que respetaran determinados umbrales de contenido nacional. Desgraciadamente, al introducirse las medidas esos umbrales de contenido nacional se han restablecido.

4.309 La producción de automóviles es un proceso industrial complejo. Se necesitan cantidades ingentes de capital y de materiales para desarrollar, producir y vender automóviles. Un nuevo sedan familiar representa muchos años de inversiones en diseño y desarrollo, así como largas cadenas de insumos, con muchos proveedores, a veces superpuestos.

4.310 Las partes de automóviles se envían a su destino de conformidad con requisitos logísticos muy estrictos. En muchos casos, una sola parte -por ejemplo una abrazadera- pasará de un proveedor a otro, siendo objeto de varias transformaciones en su camino hasta su inclusión final en un vehículo acabado. Además, esas cadenas de suministro envían muchas de esas partes no sólo de fábrica a fábrica, sino de país a país.

4.311 Como es natural, en un proceso de fabricación tan complejo, en el que miles de partes individuales configuran un vehículo acabado, muchas partes no están asignadas a la producción de vehículos específicos. En lugar de ello, se compran y venden en grandes volúmenes, y cuando es necesario se envían a las instalaciones de producción. China pasa por alto esa complejidad en un esfuerzo por justificar sus medidas como una solución necesaria de un simple problema, que denomina "elusión".

4.312 La diferencia, no obstante, es sencilla por su propia naturaleza. Lo que está en litigio es la obligación bien establecida de otorgar trato nacional. Los Miembros de la OMC no pueden discriminar entre los productos importados en su territorio y los productos nacionales similares. Y las medidas de China, que incumplen esa obligación, no son sino prescripciones de contenido nacional que niegan el trato nacional a las partes de automóviles importadas.

4.313 En su comunicación, China ha trabajado admirablemente para oscurecer esa circunstancia. Ha tratado de establecer como premisa básica que las características esenciales de las partes de automóviles importadas en China no pueden determinarse con certeza cuando se presentan en la frontera. Más importante aún, ha sugerido, sin justificarlo, que buena parte del comercio de esas partes tiene por objeto evitar, ilegítimamente, el pago de los aranceles chinos.

4.314 En el comercio internacional hay normas claras para la evaluación de las mercancías cuando se importan. Esas normas tienen en cuenta que la administración eficaz de las leyes y reglamentos aduaneros requiere flexibilidad en la importación en la frontera. El Canadá y otros Miembros de la OMC reconocen esa flexibilidad en sus leyes y reglamentos. El Canadá, sin embargo, no acepta que ello faculte libremente a los Miembros para definir la importación como les convenga, menoscabando así la certidumbre comercial que confiere el principio de trato nacional. China no ha abordado de manera significativa la clara relación de sus medidas con las obligaciones establecidas en

el artículo III del GATT de 1994, y ni siquiera ha respondido a los argumentos básicos que se han presentado en su contra.

4.315 En su defensa al amparo del artículo XX, China no ha presentado ninguna prueba convincente de que esas medidas sean necesarias. Tampoco ha respondido en absoluto a la alegación de que las medidas no constituyen sino una restricción encubierta al comercio internacional.

2. Cuestiones jurídicas

a) China no ha respondido a los argumentos formulados en el marco del artículo III del GATT de 1994

4.316 El Canadá conviene con China en que este caso requiere determinar si es el artículo II o el artículo III el aplicable a las cargas impuestas a las partes importadas utilizadas en la fabricación en China. En lo que diferimos, y significativamente, es en la respuesta a esa pregunta. Las cargas en litigio son cargas interiores, como se describe con detalle en la Primera comunicación escrita del Canadá, y están, por tanto, sujetas a las disciplinas establecidas en el artículo III.

4.317 China aduce que sus medidas son de algún modo distintas de las examinadas en anteriores decisiones del GATT y la OMC. Ese argumento se apoya en la alegación viciada de China de que una carga que describe como un derecho de aduana con arreglo a su legislación interna tiene por ello que ser un derecho de aduana en el sentido del artículo II. Para hacer efectiva esa ficción, China determina teóricamente que las partes de automóviles importadas están "en régimen de depósito" hasta el momento en que les aplique una carga interior definitiva. Y China sólo aplica esa carga definitiva cuando la parte se ha incorporado a un vehículo producido en China.

4.318 China presenta dos supuestas justificaciones para tratar de ese modo las partes importadas. En primer lugar, aduce que no hay una línea divisoria clara entre las partes y un artículo completo compuesto por esas partes. Su segunda alegación, relacionada con la primera, es que una diferencia en la clasificación, y la diferencia resultante entre los aranceles aplicables a las partes y al artículo completo, da lugar a lo que China llama "elusión".

4.319 Por lo que respecta a la primera supuesta justificación cabe señalar que, en efecto, puede haber casos en los que un artículo es un producto incompleto o inacabado cuando se importa, pero presenta todas las características esenciales de un producto completo o acabado. El SA permite a los funcionarios de aduanas clasificar ese producto como un producto entero, siempre que esa clasificación se base en la presentación en la frontera. El SA, por ejemplo, permite expresamente que un vehículo por lo demás completo pero en el que falta el motor se clasifique como un automóvil. De manera análoga, la práctica de muchas autoridades aduaneras consiste en clasificar un juego de piezas, presentado en una sola unidad en la frontera y compuesto por *todas* las partes necesarias para construir un vehículo entero, en la subpartida arancelaria de 6 dígitos correspondiente a los vehículos enteros.

4.320 Dejemos de lado el hecho de que esos juegos de piezas a menudo se caracterizan también al nivel de 8 dígitos y con sujeción a un tipo arancelario separado y más bajo. En la mayoría de los casos, las partes que se envían juntas se clasificarán debidamente o bien como partes o como una categoría intermedia prevista en el SA. Por ejemplo, un chasis al que van unidos un motor, un eje portador y un eje motor, frenos y dirección -en otras palabras, una mercancía que presenta todas las características esenciales de un vehículo entero, salvo la carrocería- aunque ya esté montado, no puede clasificarse debidamente como un vehículo entero con arreglo al SA.

4.321 Una combinación así tiene, en lugar de ello, su propia categoría, a saber, la de chasis con motor incorporado, en la línea arancelaria 87.06.[39] Significativamente, y por lo que respecta al presente asunto, el tipo arancelario consolidado por China para esta categoría intermedia es el mismo que el aplicable a las partes, y no el tipo mucho mayor aplicable a los vehículos enteros. El hecho de que la categoría intermedia esté consolidada al tipo de las partes es probablemente la razón por la que China pasa por alto esa categoría, al tiempo que sugiere que un Miembro tiene amplias facultades discrecionales, con arreglo al SA, para clasificar varias combinaciones de partes como vehículos enteros. El hecho mismo de que la categoría intermedia exista es una prueba inequívoca de que no hay tales facultades discrecionales.

4.322 La determinación de si una mercancía presenta las características esenciales de una mercancía distinta y acabada tiene lugar cuando se importa, es decir, cuando atraviesa por primera vez la frontera. En ese momento se toma una "instantánea" del producto. Las leyes y reglamentos aduaneros de un Miembro deben disponer lo necesario para una determinación objetiva de la manera en que se toma esa instantánea y la manera en que se han de establecer los derechos conexos. Esas leyes y reglamentos, de conformidad con principios internacionalmente aceptados, pueden otorgar la flexibilidad necesaria para que los derechos se paguen en una fecha posterior a la de importación, o permitir a los importadores que impugnen la exactitud de las decisiones de clasificación. Pueden también disponer lo necesario para someter las mercancías a prueba cuando la exactitud de la clasificación esté en litigio.

4.323 Aunque las prácticas aduaneras incluyen procedimientos que pueden aplicarse después de que se tome la instantánea y los productos hayan entrado en el territorio aduanero de un Miembro, los Miembros no toman nuevas instantáneas a discreción. Desde luego no toman, o no deben tomar, una instantánea de una mercancía importada *después* de que ha sido transformada en un proceso de fabricación.

4.324 El artículo II del GATT de 1994 permite a los Miembros aplicar aranceles de importación "teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas" en sus Listas. Como han establecido las comunicaciones escritas de los reclamantes, y como pone de manifiesto la jurisprudencia, las cargas en frontera sólo pueden aplicarse sobre la base de la presentación de las mercancías *en la frontera*. Un Miembro puede imponer condiciones en el momento de la presentación, pero sólo si la Lista del Miembro lo prevé. No hay en la Lista de China ningún término, condición o cláusula que permita lo que las medidas consiguen. No hay justificación alguna para establecer una condición que permita determinar, contrariamente a lo establecido en la práctica de clasificación, que una parte de automóvil que se encuentra en el mercado interior de China es algo distinto de lo que la instantánea tomada en la frontera claramente demostró que era.

4.325 De la aplicación de las medidas cabe extraer varias conclusiones útiles:

- La imposición de una carga adicional del 15 por ciento a determinadas partes no guarda relación alguna con la instantánea de la condición de las partes tal como se presentaron en la frontera de China. Dos partes importadas idénticas recibirán un trato distinto sobre la base de lo que les ocurra dentro de China.

- Las medidas no se limitan a los casos en que un solo fabricante importa de un solo proveedor extranjero, o incluso de un solo país extranjero, todas las partes necesarias para fabricar un vehículo. Se aplican a los fabricantes de partes que, en condiciones de libre competencia, importan en China partes para fabricar un producto que a su vez

[39] Prueba documental conjunta 2.

será utilizado por varios otros fabricantes de partes que actúan en condiciones de libre competencia. Todo ello tiene lugar antes de que las partes transformadas finalmente se vendan a un fabricante de vehículos.

4.326 Por mucho que China intente confundir la cuestión, la decisión adoptada en el asunto *CEE - Piezas y componentes* pone de manifiesto que las medidas son de aplicación interna y no están sujetas a lo dispuesto en el artículo II del GATT de 1994.[40] En aquel caso, el Grupo Especial constató que la medida de la CEE, que imponía una carga sobre determinadas partes sobre la base de una alegación de que esa carga era necesaria para evitar la elusión de los derechos antidumping aplicables a los vehículos fabricados, era incompatible con el artículo III del GATT de 1994 y no podía justificarse al amparo del artículo XX. Esa conclusión es aun más aplicable a las medidas de China, que imponen una carga a *todas* las partes importadas, con independencia de su origen y de quién las compra, sin base en una investigación anterior.

4.327 China retorna una y otra vez a su representación errónea del texto de la decisión del Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Hace referencia a la flexibilidad administrativa general que permite a los funcionarios de aduanas examinar e impugnar anteriores evaluaciones de mercancías. No hay en el asunto *CEE - Piezas y componentes* nada que sugiera que un examen de la clasificación pueda utilizarse para negar el trato nacional. La invocación, fuera de contexto, de las prácticas aduaneras de otros Miembros sólo sirve para oscurecer lo que realmente importa. Sea cual sea la flexibilidad que existe en la clasificación arancelaria, esa flexibilidad no permite rastrear las partes importadas en el proceso de fabricación y clasificarlas como el producto acabado al que se han incorporado. Eso es una medida interior.

4.328 Las medidas no sólo rastrean y reclasifican las mercancías mucho después de la importación, sino que también vinculan esa clasificación al uso de productos nacionales. Dicho de otra manera, la discriminación está intrínsecamente vinculada a las medidas en materia de inversiones establecidas por el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4[41], y a la preferencia expresa de China por las partes nacionales en perjuicio de las importadas. Estas medidas, y las cargas que imponen, *sólo* se aplican a las partes importadas. Están, por consiguiente, relacionadas con el comercio, en infracción del artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC*, y son incompatibles con el *Protocolo de Adhesión* de China. Estas cuestiones, así como las relacionadas con las infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT en que incurre China, se analizan en la comunicación escrita del Canadá.

b) Las defensas de China al amparo del artículo XX del GATT

4.329 Este recurso es tanto explícito como implícito.

4.330 ¿En qué sentido lo es? China se refiere claramente, si bien de pasada, al apartado d) del artículo XX. Este es su primer recurso, expreso, al artículo XX. Sin embargo, el argumento primario de China, formulado ostensiblemente al amparo del artículo II del GATT de 1994, no es sino una reinvención de lo que a todos los efectos constituye la misma defensa al amparo del artículo XX.

4.331 China justifica sus medidas aduciendo que son necesarias para impedir que los importadores hagan lo que China caracteriza como esfuerzos para "eludir" los derechos de aduana. El Canadá está de acuerdo con las observaciones de las Comunidades Europeas sobre esta viciada teoría de la "antielusión", y se permite añadir lo siguiente. Para defenderse frente a este supuesto problema, China sugiere que la importación puede hacerse sobre una "base condicional" siendo la condición el

[40] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8.
[41] Pruebas documentales conjuntas 27 y 28, respectivamente.

uso global de contenido nacional. Sin embargo, el artículo II no admite esas condiciones, ni, como quisiera China, el informe del Grupo Especial sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes* sugiere que estén permitidas.

4.332 China tiene que inventar este concepto de "importación sujeta a condiciones" porque no está fijando las cargas aplicables a los productos en el momento de su importación. En lugar de ello impone una carga interior basándose en la teoría de que esa carga es necesaria para impedir la "elusión" de los derechos de aduana. Al igual que en *CEE - Piezas y componentes*, esa carga no puede defenderse sobre la base de que en realidad es un derecho de aduana. Como consecuencia de ello, China sólo puede recurrir al artículo XX.

4.333 Como observó el Órgano de Apelación en *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, el análisis de una medida en el marco del artículo XX tiene dos aspectos.[42] La medida impugnada debe justificarse provisionalmente al amparo de la excepción específica del artículo XX, en este caso el apartado d) de dicho artículo. Esa justificación incumbe a China. Seguidamente, China deberá satisfacer las prescripciones del preámbulo del artículo XX. Es decir, la medida no puede aplicarse en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificada o una restricción encubierta al comercio.

4.334 Para apoyarse en el apartado d) del artículo XX, China deberá probar dos elementos: las medidas tienen que estar destinadas a "lograr la observancia" de leyes o reglamentos que no sean en sí mismos incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994; y las medidas tienen que ser "necesarias" para lograr esa observancia. Para determinar si una medida es "necesaria" es preciso ponderar diversos factores, especialmente la contribución de la medida de cumplimiento a la aplicación de la ley y reglamento de que se trate, la importancia de los valores o intereses comunes protegidos por esa ley o reglamento, y la repercusión subsiguiente de la ley o reglamento sobre las importaciones o las exportaciones. Una medida no puede ser necesaria si se dispone de una alternativa más razonable evaluada a la luz de esos tres factores.

4.335 Las medidas de China ni están destinadas a lograr la observancia ni son necesarias. *No pueden* ser necesarias. Un Miembro no puede condicionar o reducir sus compromisos, como los contraídos en virtud del artículo III del GATT de 1994, con objeto de aplicar su Lista. Sin embargo, China ha aclarado que a su juicio las medidas son necesarias para "aplicar y hacer cumplir" su Lista. Aparentemente, la defensa de China se basa aquí en la siguiente argumentación:

- las medidas afectan a partes importadas en China;
- si esas partes se enviaran juntas en una expedición, podrían, con arreglo al SA, haberse clasificado como un vehículo entero;
- los fabricantes de vehículos están "evadiendo" el arancel aplicable a esos vehículos enteros expidiendo las partes por separado; y, en consecuencia,
- China tiene motivos justificados para imponer una carga interior a esas partes con objeto de impedir esa "evasión".

4.336 La defensa de China no tiene en cuenta que las partes son importadas por fabricantes tanto de vehículos como de partes, y que se venden y son objeto de ulterior elaboración en varias ubicaciones

[42] Informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafos 64 a 70.

por varios fabricantes de partes independientes dentro de China. Más fundamentalmente, China, en su defensa, no identifica ningún problema que haga que las medidas sean necesarias. En el párrafo 19 de su Primera comunicación escrita, China cita el ejemplo de las expediciones de la empresa Z, en Corea, como ilustración del problema supuestamente inherente al comercio de partes de automóviles. Aunque se aceptara que el ejemplo de la empresa Z constituye una cuestión de clasificación, cosa que el Canadá no acepta, ese ejemplo sólo demuestra que una gran proporción de las partes importadas se utilizó en un vehículo que se montó en China. No proporciona ninguna prueba sobre las fechas de las expediciones o su frecuencia, o sobre alguna otra cosa relacionada con la cuestión básica del estado de las mercancías cuando se presentaron en la frontera. Es decir, no proporciona prueba alguna de "evasión" arancelaria.

4.337 China mantiene la teoría de que todas las partes importadas utilizadas en la fabricación de automóviles en China pueden clasificarse como un producto acabado. Con arreglo a esa definición de la evasión, es difícil imaginar alguna disciplina sobre la aplicación de normas aduaneras con arreglo a la cual pueda constatarse que se aplica un tipo del derecho más elevado a un producto importado. En ese contexto, *cualquier* clasificación podría justificarse como "necesaria", en el sentido del artículo XX, recurriendo a distintas clasificaciones establecidas en la Lista de un Miembro.

4.338 Con arreglo a los términos del preámbulo del artículo XX, la aplicación de las medidas da lugar a una discriminación arbitraria e injustificable contra las partes importadas, así como a una clara restricción al comercio. Las medidas no apuntan a determinadas empresas que se haya constatado "evaden" los aranceles. Su repercusión tampoco se circunscribe a los fabricantes de vehículos, que son los únicos que, con arreglo a la teoría de China, podrían estar perpetrando esta "evasión". Esto es totalmente independiente de si las partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas podrían incluso constituir un vehículo entero con arreglo al Sistema Armonizado.

4.339 Esto es totalmente independiente de si las partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas podrían incluso constituir un vehículo entero con arreglo al SA. Debido tal vez a esa arbitrariedad, China opta por distinguir entre la noción de los requisitos de depósito, tal como habitualmente se entienden, y cuya aplicación tiene un alcance limitado, y el sistema expansivo de constitución de garantías que se aplica a las partes importadas en China.

3. Conclusión

4.340 Es cierto que los artículos III y II del GATT de 1994 se sustentan mutuamente. Se trata, sin embargo, de obligaciones totalmente distintas; el artículo II atañe a las cargas que un Miembro de la OMC puede aplicar a las mercancías importadas en su frontera; el artículo III atañe a lo que un Miembro de la OMC hace después de que esos productos hayan pasado la frontera. Por consiguiente, una infracción del artículo III no puede justificarse simplemente invocando el artículo II. Un Miembro de la OMC puede justificar la adopción de medidas interiores que infringen el artículo III basándose en que son necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras, y por tanto defendibles al amparo del apartado d) del artículo XX. Sin embargo, en este caso China no ha satisfecho la carga que debe satisfacer para establecer esa defensa.

4.341 Una medida que por lo demás es interior no puede convertirse en una medida en frontera simplemente porque un Miembro diga que lo es. La jurisprudencia lo pone de manifiesto. China ha hecho referencias sesgadas e irrelevantes a la práctica de los Miembros para confundir esta cuestión, pero no ha alegado nada que pueda justificar la incompatibilidad de sus prescripciones en materia de contenido nacional con sus compromisos en el marco de la OMC. El Decreto Nº 125 y las medidas con él conexas representan, simplemente, un incumplimiento de la obligación de China de otorgar trato nacional a las partes de automóviles importadas en virtud de lo dispuesto en los párrafos 2, 4 y 5

del artículo III del GATT de 1994, así como una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Como consecuencia de ello, las medidas constituyen una clara infracción del principio fundamental de no discriminación en el comercio internacional.

H. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.342 La presente diferencia atañe al derecho soberano de China de velar por la observancia de su arancel de aduanas y obtener el beneficio de las disposiciones recíprocas y mutuamente ventajosas de acceso a los mercados que negoció en relación con su adhesión a la OMC. Con arreglo a la Lista de concesiones que negoció con otros Miembros de la OMC, China está facultada para imponer a los vehículos automóviles un tipo del derecho más elevado que el aplicable a las partes de vehículos automóviles. Esta diferencia en los tipos arancelarios tiene importantes efectos para China en materia de ingresos y de acceso a los mercados. Lo que hay que determinar en este procedimiento es si China puede adoptar medidas para lograr la observancia de su arancel de aduanas y preservar el valor de las disposiciones en materia de acceso a los mercados que negoció cuando se adhirió a la OMC.

4.343 Los reclamantes opinan que la diferencia de los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles establecida en la Lista de concesiones de China es en la práctica inaplicable. Permítanme presentar al Grupo Especial un ejemplo concreto. Como China demostró en su Primera comunicación escrita, hay en China un fabricante de automóviles que importa un 90 por ciento de las partes y componentes necesarios para montar un modelo de vehículo específico. Importa esas partes y componentes de sus propias filiales, y de un solo país. No cabe discutir que China podría adecuadamente clasificar esas partes y componentes como un vehículo automóvil si entraran en China en una sola expedición. Sin embargo, según los reclamantes, el fabricante de automóviles puede evadir el tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles simplemente importando esas partes y componentes en distintas expediciones.

4.344 China no está de acuerdo en que la Lista de concesiones que negoció sea en la práctica inaplicable. Tampoco cree que ello sea compatible con la preservación de la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias. Las medidas que China ha adoptado para lograr la observancia de su arancel de aduanas son compatibles con las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II del GATT de 1994, y también compatibles con los compromisos que contrajo cuando se adhirió a la OMC.

2. La cuestión objeto de esta diferencia

4.345 Conviene a los objetivos de los reclamantes el que esta diferencia parezca significativamente más complicada de lo que es. La cuestión sometida a la consideración del Grupo Especial es, en realidad, muy sencilla: ¿Puede China, de manera compatible con sus obligaciones en el marco de la OMC, clasificar las expediciones múltiples de partes y componentes de automóviles sobre la base de su contenido en lugar de su forma? Lo que en la práctica sostienen los reclamantes es que el GATT obliga a China a dar preferencia a la forma sobre el fondo. A su juicio, los importadores tienen facultades ilimitadas para estructurar sus importaciones de partes y componentes como les parezca conveniente, y el GATT prohíbe a las autoridades aduaneras nacionales mirar más allá de esa estructura para discernir la realidad comercial de lo que el importador está introduciendo en el país.

4.346 Si analizamos un proceso continuo de posibles importaciones podremos ver adonde lleva la lógica de los reclamantes, y lo que realmente hay que determinar en este caso:

- Comencemos por el caso de un vehículo automóvil completamente montado. Nadie podría discutir razonablemente que se trata de un "vehículo automóvil", aunque necesariamente está compuesto por partes de vehículos automóviles.

- ¿Y si quitamos los neumáticos, los asientos y las puertas? Es evidente que nadie va a ir a ningún sitio en ese vehículo, pese a lo cual sigue siendo un "vehículo automóvil" con arreglo a la RGI 2 a) del SA, porque presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.

- Imaginemos ahora que tomamos todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil específico y las introducimos, totalmente desmontadas, en un contenedor. Con arreglo a la RGI 2 a), eso sigue siendo un "vehículo automóvil", porque la RGI 2 a) abarca las partes y componentes no montados del artículo completo, siempre que esas partes y componentes, una vez montados, presenten las características esenciales del artículo completo.

- Supongamos, finalmente, que introducimos *menos* del 100 por ciento de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil en nuestro contenedor. Imaginemos, por ejemplo, que quitamos el radiador, las ventanillas, los neumáticos, la batería, los asientos y las puertas. A tenor de la RGI 2 a) eso seguiría siendo un vehículo automóvil, siempre que las partes y componentes que hay en el contenedor presenten las características esenciales de un vehículo automóvil una vez montadas.

- Llegamos así a lo que hay que determinar en esta diferencia: ¿Qué ocurre si tomamos nuestro contenedor de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil y las dividimos en, por ejemplo, cuatro contenedores? Y, en lugar de importar esos contenedores en una sola expedición, ¿qué ocurre si los importamos en cuatro expediciones separadas a lo largo de cuatro semanas consecutivas? ¿Hemos importado un vehículo automóvil, o hemos importado partes y componentes de un vehículo automóvil? Más importante aún, ¿estaremos facultados para pagar el tipo del derecho más bajo aplicable a las partes y componentes de vehículos automóviles simplemente porque hemos dividido nuestro contenedor único en cuatro contenedores? Esa es la cuestión que hay que determinar en este caso.

4.347 La consecuencia necesaria de la posición de los reclamantes es que un fabricante de automóviles que monta el mismo modelo de vehículo con las mismas partes y componentes importados puede evitar el pago del tipo del derecho más alto aplicable a los vehículos automóviles simplemente importando las partes y componentes en varias expediciones en lugar de hacerlo en una. No hay en el artículo II del GATT de 1994, en la Lista de concesiones de China ni en el SA nada que justifique ese resultado arbitrario.

3. Las medidas impugnadas interpretan y velan por el cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles

4.348 China ha demostrado en su Primera comunicación escrita, y seguirá demostrando a lo largo de este procedimiento, que las medidas impugnadas en esta diferencia aplican y dan efecto a una interpretación adecuada de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles. China ha interpretado que la expresión "vehículos automóviles" que figura en su Lista de concesiones abarca la importación de partes y componentes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo, con independencia de que esas partes y

componentes entren en China en una sola expedición o en múltiples expediciones. Esa interpretación es del todo coherente con los métodos habituales de interpretación de los tratados consagrados en la *Convención de Viena*.

4.349 Sin por ello reiterar todos los argumentos interpretativos expuestos en su Primera comunicación escrita, China desea hacer hincapié en dos cuestiones. En primer lugar, la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" que China ha adoptado es compatible con el objeto y fin del GATT. El Órgano de Apelación ha reconocido que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994, que se enuncia en el artículo II, es mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro".[43] El Órgano de Apelación ha observado también que se pretende que las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros estén basadas en "la reciprocidad [y en] *mutuas* ventajas".[44]

4.350 La preservación del valor de las concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas es necesariamente un camino de ida y vuelta. El que China preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho consolidados más altos que negoció por lo que respecta a los vehículos automóviles es perfectamente compatible con ese objeto y fin. *No* es compatible con ese objeto y fin concluir que los fabricantes de automóviles pueden evadir el pago de los tipos arancelarios más altos aplicables a los vehículos automóviles importando partes y componentes en expediciones múltiples cuando esas partes y componentes habrían sido clasificadas como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.

4.351 La segunda cuestión en la que China desea hacer hincapié es que el hecho de que China aplique la RGI 2 a) a las expediciones múltiples es del todo compatible con la práctica aduanera internacional. La OMA ha afirmado concretamente que la clasificación, con arreglo a la RGI 2 a), de las mercancías montadas a partir de expediciones múltiples de componentes importados es una cuestión que cada país debe resolver de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales. Esto significa que los principios interpretativos de la RGI 2 a) pueden aplicarse a las expediciones múltiples de partes y componentes sobre la base de la práctica demostrada del importador de montar partes y componentes importados para fabricar un vehículo completo.

4.352 La práctica ulterior de los Miembros de la OMC por lo que respecta a la clasificación de las expediciones múltiples de partes y componentes sobre la base de la práctica demostrada del importador de montar esas partes y componentes para fabricar un vehículo completo confirma y refuerza esa aplicación de la RGI 2 a). Una de las circunstancias en las que los Miembros lo han hecho es cuando ello resulta necesario para impedir la elusión de los derechos aplicables a artículos completos.

4.353 Una vez reconocido que no hay ninguna norma absoluta e inviolable que impida aplicar la RGI 2 a) a las expediciones múltiples, gran parte de la argumentación de los reclamantes contra las medidas impugnadas simplemente cae por su peso. Una consecuencia necesaria de la aplicación de la RGI 2 a) a las expediciones múltiples es que las autoridades aduaneras necesitan establecer alguna forma de proceso administrativo para rastrear la manera en que las empresas importan y montan partes y componentes para fabricar vehículos completos. Eso es lo que hacen las medidas impugnadas. Lo que los reclamantes caracterizan como una medida interior no es sino el proceso que China ha adoptado para establecer la intención de un fabricante de automóviles de importar y montar

[43] Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 47.
[44] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243 (sin cursivas en el original).

partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo y para rastrear las partes y componentes que el fabricante de automóviles importa con ese fin.

4. La cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: interpretación del alcance del artículo II

4.354 Esto lleva a China a la crítica cuestión previa sometida a la consideración del Grupo Especial: si las medidas impugnadas en esta diferencia son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994 o si son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. El Grupo Especial debe en primer lugar resolver esta cuestión para determinar qué serie de disciplinas es la pertinente para su evaluación de las medidas impugnadas.

4.355 La relación entre el artículo II y el artículo III tiene una importancia sistémica crucial para la aplicación del GATT, pese a lo cual hay poco en el texto del propio GATT que defina la frontera entre esas dos series de disciplinas. Dada la importancia que esos dos artículos tienen para el funcionamiento del sistema internacional de comercio, también es sorprendente que haya poca jurisprudencia del GATT o la OMC sobre la relación entre el artículo II y el artículo III.

4.356 Hay dos consideraciones de carácter general que afectan a esta cuestión previa. En primer lugar, del contexto del GATT, así como de su objeto y fin, se desprende evidentemente que la relación entre el artículo II y el artículo III es binaria. Es decir, una medida es o bien una medida en frontera sujeta al artículo II o una medida interior sujeta al artículo III, pero no puede ser ambas cosas al mismo tiempo.

4.357 La segunda consideración de carácter general es que la clasificación de una medida como comprendida en el ámbito del artículo II o en el del artículo III es necesariamente independiente de una evaluación de si la medida es compatible con la serie de disciplinas pertinente. La clasificación de la medida precede lógicamente a la determinación de la conformidad.

4.358 Teniendo presentes esas dos consideraciones generales, podemos examinar el alcance del artículo II. El párrafo 1 a) del artículo II estipula que "cada parte contratante concederá *al comercio* de las demás partes contratantes un trato no menos favorable que el previsto" en la Lista de concesiones pertinente. En el contexto de un artículo que concierne a la imposición de derechos aduaneros es razonable interpretar que el término "comercio" es sinónimo de "importaciones". Por tanto, en términos generales, sabemos que el artículo II concierne a las cargas que los Miembros imponen a las importaciones de productos procedentes de otros países.

4.359 El párrafo 1 b) del artículo II estipula que los productos de otros Miembros "no estarán sujetos -al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista". Por tanto, las medidas comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II son medidas 1) que los Miembros imponen a los productos de otros Miembros "al ser importados" en el territorio aduanero, y 2) que conciernen a la imposición de "derechos de aduana propiamente dichos" fijados en la Lista de concesiones del Miembro.

4.360 De los argumentos de las partes se desprende claramente que en última instancia gran parte del desacuerdo por lo que respecta a la clasificación de las medidas impugnadas guarda relación con el sentido de las palabras "al ser importados" que figuran en el párrafo 1 b) del artículo II. Gran parte de la diferencia sometida a la consideración del Grupo Especial se reduce a si las medidas impugnadas imponen o no cargas a los vehículos automóviles "al ser importados" en el territorio aduanero de China.

4.361 ¿Qué significa que una medida impone derechos a determinados productos "al ser importados" en el territorio aduanero de un Miembro? Sabemos que las palabras "al ser importados" no se limitan a la imposición de derechos de aduana en el momento y el lugar exactos en que los productos procedentes de otro país atraviesan la frontera. Lo sabemos porque probablemente no hay en el mundo un solo sistema aduanero nacional que opere sobre esa base. Como demostró China en su Primera comunicación escrita, lo normal es que las autoridades aduaneras nacionales hagan sus determinaciones sobre clasificación e impongan derechos de aduana mucho después de que las mercancías hayan atravesado la frontera.

4.362 Si el alcance del artículo II no se define en función del momento o el lugar en el que se recauda la carga, ¿cómo entonces se define? En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT consideró que una medida está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II si impone cargas "*por el hecho de que* [un] producto sea importado *[o]* en el momento o en el lugar de su importación".[45] El Grupo Especial no detalló lo que significa que una carga se impone "por el hecho de que [un] producto sea importado ...". Tampoco explicó el fundamento textual o contextual de su interpretación. No obstante, podemos utilizar la interpretación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* al menos como base de una interpretación adecuada del artículo II con arreglo a la *Convención de Viena*.

4.363 Recordemos, a este respecto, que el artículo II atañe a la manera en que los Miembros imponen derechos de aduana y otros tipos de cargas en frontera a las importaciones procedentes de otros Miembros. Interpretar que las palabras "al ser importados" abarcan las cargas que los Miembros imponen como condición de la importación de productos procedentes de otros países es coherente con este contexto. En el contexto específico de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II la condición de importación deberá estar relacionada con la obligación de pagar un derecho de aduana propiamente dicho de un tipo fijado en la Lista de concesiones del Miembro.

4.364 Interpretar que las palabras "al ser importados" incluyen las medidas que los Miembros imponen "por el hecho de que [un] producto sea importado" es igualmente coherente con el objeto y fin del GATT. Como ya he indicado, el Órgano de Apelación ha afirmado que un objeto y fin básico del GATT es preservar el valor de las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros. Interpretar que el artículo II engloba las condiciones que los Miembros imponen con ocasión de la entrada de productos en su territorio aduanero, y que sirven para preservar el valor de sus concesiones arancelarias negociadas, es compatible con ese objeto y fin.

4.365 Estas consideraciones contribuyen a la evaluación por el Grupo Especial de lo que significa que una carga se impone "por el hecho de que" se importen productos en un país. China conviene con el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes* en que la forma en que un Miembro caracteriza una carga específica no puede determinar si esa carga se impone "por el hecho de que" se importe un producto. Antes bien, en consonancia con el contexto del artículo II y el objeto y fin del GATT, China considera que una carga se impone "por el hecho de que" se importe un producto si esa carga tiene una relación objetivamente discernible con el cumplimiento de una obligación aduanera.[46] Por las razones que China ha explicado, el momento o el lugar en que se impone la carga no es determinante; lo que importa es si la carga está objetivamente relacionada con una obligación de pagar derechos que nació como condición de la importación del producto.

---

[45] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5 (sin cursivas en el original).

[46] Las Comunidades Europeas han hecho referencia a ello como la "finalidad objetivamente discernible de un gravamen". Observaciones de la CEE acerca del informe del Grupo Especial, *CEE - Piezas y componentes*, L/6676 (16 de mayo de 1990), página 2.

5. Las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II

4.366 Las medidas impugnadas en la presente diferencia están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II porque tienen una relación objetiva con el cumplimiento de una obligación aduanera. Las medidas garantizan que la importación y el montaje de partes y componentes de automóviles reciban el mismo trato aduanero con independencia de que las partes y componentes entren en China en una expedición o en múltiples expediciones. Las medidas confieren así eficacia a las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles y preservan el valor de las concesiones arancelarias que China negoció en relación con su adhesión a la OMC.

4.367 La relación entre las cargas que China impone en virtud del Decreto Nº 125 y el cumplimiento de una obligación aduanera puede discernirse objetivamente de la manera en que las medidas operan. China ha proporcionado en su Primera comunicación escrita una descripción detallada de esa operación, pero es importante destacar varias características cruciales:

- En primer lugar, el fabricante de automóviles determina si montará un modelo de vehículo específico -llamémoslo el X900- con partes y componentes importados que China clasificaría como mercancías que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil si entraran en China en una sola expedición. Supongamos, por ejemplo, que el X900 alcanza uno o más de los umbrales establecidos en el Decreto Nº 125 para un vehículo automóvil completo.

- Seguidamente, el fabricante de automóviles, cuando importa partes y componentes para montar el X900, deberá: en primer lugar, introducir las partes y componentes para el X900 por separado de las partes y componentes para otros vehículos automóviles; en segundo lugar, declarar en el momento de la importación que las partes y componentes forman parte de un grupo más amplio de partes y componentes importados que, una vez montados, presentarán las características esenciales de un vehículo automóvil; y, en tercer lugar, depositar una fianza aduanera para esas entradas de mercancías.

- Las partes y componentes del X900 que el fabricante de automóviles importa sobre esa base permanecen en régimen de depósito. La Administración General de Aduanas de China recauda los derechos de aduana aplicables a esas partes y componentes cuando el fabricante de automóviles hace efectiva su intención declarada de montarlos para fabricar un X900 -un vehículo automóvil que el fabricante, con anterioridad, ha verificado que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil completo-. La Administración General de Aduanas sólo impone los derechos aplicables a las partes y componentes importados incorporados a ese vehículo, y lo hace de conformidad con los métodos habituales de valoración en aduana.

4.368 Esas condiciones que China impone a la importación de partes y componentes de automóviles constituyen el mecanismo administrativo para aplicar las normas interpretativas de la RGI 2 a) a las expediciones múltiples. Son las condiciones de importación que permiten a China discernir la realidad comercial de si un fabricante de automóviles ha montado un vehículo con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. China ya ha demostrado que clasificar múltiples importaciones de partes y componentes sobre la base de la práctica del importador de montar esas partes y componentes para fabricar un artículo completo es

coherente con la RGI 2 a). Las condiciones que China impone a la importación de partes y componentes de automóviles no hacen más que establecer y conferir eficacia a esa intención.

4.369 Por esas razones, las cargas que China impone en virtud de las medidas impugnadas tienen una relación discernible con el cumplimiento de una obligación de pago de derechos que nació como condición de la importación. En contraste con las medidas impugnadas en *CEE - Piezas y componentes*, las cargas que China impone en virtud de las medidas impugnadas guardan relación con una condición vinculada al momento de la importación. Esa condición es que cuando el fabricante de automóviles haga efectiva su intención declarada de importar y montar partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, estará obligado a pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles, igual que si hubiera importado esas partes y componentes en una sola expedición.

4.370 Es simplemente incierto que, como han sugerido los reclamantes, ninguna determinación de los derechos pagaderos se base jamás en lo que le sucede a un artículo importado después del momento de la importación. Hay en la práctica aduanera internacional muchas situaciones en las que tal cosa sucede. China se centrará en uno de esos ejemplos: el régimen de perfeccionamiento activo estadounidense denominado "importación temporal bajo fianza" o "TIB".

4.371 Con arreglo a las normas del TIB estadounidense, un importador puede introducir en los Estados Unidos artículos condicionalmente libres de derechos si tiene intención de alterar o elaborar esos artículos y exportarlos de los Estados Unidos dentro de un plazo de un año. El importador no paga ningún derecho en el momento de la importación, pero está obligado a constituir una fianza. El importador declara en el momento de la importación que tiene intención de alterar o elaborar el artículo y reexportarlo en el plazo de un año. Si el importador *no* altera o elabora el artículo en el plazo de un año, estará, naturalmente, obligado a pagar los derechos que tendría que haber pagado de no haber introducido el artículo a condición de reexportarlo.

4.372 El sistema TIB estadounidense conlleva una determinación de los derechos pagaderos que se basa en lo que le sucede al artículo después del momento de la importación -¿ha sido alterado o elaborado y reexportado, o ha permanecido en los Estados Unidos transcurrido un año?- Sin embargo, el hecho de que la determinación de los derechos pagaderos esté supeditada a lo que le sucede al artículo importado no significa que cualesquiera derechos que los Estados Unidos le impongan sean cargas "interiores" sujetas al artículo III. Son, por el contrario, cargas en frontera, porque tienen una relación retrospectiva con una condición vinculada al momento de la importación. El importador declaró que iba a utilizar el artículo importado para un fin concreto, y constituyó una fianza para garantizar ese compromiso. La determinación definitiva de los derechos pagaderos se aplaza hasta que la condición vinculada al momento de la importación o bien se cumple o se incumple. Aunque esto tiene lugar después del momento de la importación, cualquier carga que los Estados Unidos impongan en virtud de esas normas guarda una relación objetivamente discernible con la satisfacción de una obligación de pago de derechos. Es, por tanto, una medida en frontera.

4.373 Las medidas impugnadas en esta diferencia son medidas en frontera por las mismas razones que las normas TIB estadounidenses, y otros ejemplos similares, son medidas en frontera; todas esas medidas guardan una relación objetiva con el cumplimiento de una obligación aduanera. En el caso de las medidas aquí impugnadas, esa obligación es la de pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles cuando se importan partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

6. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana superiores

4.374 Una vez debidamente establecido que las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994, lo que hay que determinar es si esas medidas dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China. China sólo percibe tres posibles argumentos para sostener que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos. Todos ellos carecen de fundamento.

4.375 El primer argumento es el presentado por las Comunidades Europeas, en su Primera comunicación escrita, en el sentido de que los tipos arancelarios fijados por China para los vehículos automóviles sólo son aplicables a las importaciones de vehículos automóviles completos.[47] Sabemos que esto no es así, porque la RGI 2 a) estipula claramente que algo que representa menos del 100 por ciento de las partes y componentes de un artículo puede clasificarse como el artículo completo siempre que presente las características esenciales del artículo completo, y ello con independencia de que esté o no esté montado.

4.376 El segundo argumento posible es que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos porque, como indica el Canadá, "el único factor pertinente" para la clasificación aduanera es lo que se encuentra en el contenedor cuanto éste atraviesa la frontera.[48] Sabemos que no es así, entre otras razones porque la OMA ha afirmado que la clasificación de artículos montados a partir de múltiples expediciones de partes y componentes importados es una cuestión que ha de determinarse con arreglo a la legislación nacional, y porque hay muchos casos en los que los Miembros de la OMC combinan múltiples expediciones a efectos de clasificación, entre otras razones cuando es necesario para impedir la elusión del pago de los derechos aplicables al artículo completo.

4.377 La tercera posibilidad es que los reclamantes simplemente discrepen del lugar donde China ha trazado la línea divisoria para aplicar el criterio de las características esenciales.[49] Como explicó China en su Primera comunicación escrita, la RGI 2 a) atañe necesariamente a una continuidad de partes y componentes de la que cabría decir que presenta las características esenciales de un artículo completo. Si los reclamantes opinan que China ha trazado la línea divisoria en un punto de esa continuidad que no es el adecuado, deberán identificar, ya sea a este Grupo Especial o al Comité del SA de la OMA, las combinaciones específicas de partes y componentes que a su juicio no presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Esa determinación sólo puede hacerse en función de las circunstancias específicas de cada combinación. China no cree que los reclamantes hayan demostrado tal cosa. De cualquier modo, aunque los reclamantes pudieran demostrar que las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos cuando se aplican a una combinación específica de partes y componentes, ello no significaría que las medidas dan lugar a la imposición de derechos de aduana excesivos en todos los casos.

7. Conclusión

4.378 Por consiguiente, China ha demostrado, en primer lugar, que las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas al artículo II de GATT de 1994. De ello se sigue que las alegaciones de los reclamantes basadas en la afirmación en contrario de que las medidas son medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 carecen de fundamento. Las alegaciones formuladas por los

[47] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 245.
[48] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 115.
[49] Véase, por ejemplo, *ibid.*, párrafo 143.

reclamantes al amparo del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China deben rechazarse por la misma razón. En segundo lugar, China ha demostrado que las medidas impugnadas, en cuanto que medidas en frontera, no dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que exceden de los fijados en la Lista de concesiones de China. En consecuencia, las medidas no infringen los compromisos asumidos por China en la OMC en virtud del artículo II del GATT de 1994.

4.379 En conclusión, China sugiere respetuosamente que en el curso del presente procedimiento el Grupo Especial tenga presente las siguientes preguntas:

- En primer lugar, ¿cuál es la base interpretativa específica, con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, de la opinión de los reclamantes de que China no está autorizada a clasificar múltiples expediciones de partes y componentes de automóviles sobre la base de la práctica demostrada del fabricante de montar esas partes y componentes para formar un vehículo automóvil completo? En particular, ¿dónde figura esa prohibición?: ¿1) en el GATT de 1994, 2) en la Lista de concesiones de China, 3) en el Sistema Armonizado, o 4) en decisiones pertinentes de la OMA?

- En segundo lugar, ¿cómo creen los reclamantes que concluir que los importadores pueden pagar un tipo del derecho más bajo basándose exclusivamente en el hecho de que importan partes y componentes en múltiples expediciones en lugar de hacerlo en una expedición es compatible con la seguridad y previsibilidad de concesiones arancelarias que se pretendía fueran mutuamente ventajosas?

- En tercer lugar, por lo que respecta al alcance del artículo II, ¿cómo se compadece la interpretación de los reclamantes de las palabras "al ser importados" con los métodos habituales de interpretación de los tratados, incluidos el objeto y fin del GATT y la práctica ulterior de los Miembros de la OMC? ¿Es esto una interpretación práctica y viable, y tiene en cuenta la realidad y la complejidad de las prácticas aduaneras contemporáneas?

- Por último, cuando tratan de distinguir sus propias prácticas aduaneras o las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC de las medidas que China ha adoptado, ¿han explicado los reclamantes en qué modo esas supuestas distinciones menoscaban la *pertinencia* de esas prácticas por lo que respecta a las cuestiones interpretativas objeto de esta diferencia? No debe bastar que los reclamantes afirmen que sólo aplican determinadas prácticas aduaneras, como la de clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre una base combinada, en lo que consideran contextos distintos; lo que hay que determinar es si esas supuestas diferencias en contexto *afectan* a lo que constituye una práctica ulterior pertinente con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*. En breve, ¿se trata de distinciones realmente significativas, o simplemente de distinciones convenientes?

4.380 China cree que las respuestas de los reclamantes a esas preguntas contribuirán a delimitar y centrar las cuestiones objeto de esta diferencia. Queda en espera de las preguntas que pueda formularle el Grupo Especial y de conocer el análisis de las partes sobre estas cuestiones.

I. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. Introducción

4.381 China ha aceptado los argumentos detallados formulados por las Comunidades Europeas en el marco del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994, ya que ni siquiera ha intentado refutar la acreditación *prima facie* establecida por los reclamantes. En lugar de ello, toda su estrategia de defensa se basa en la premisa de que la mayoría de las medidas sólo debe examinarse en el marco del artículo II del GATT de 1994 y sobre la base de una interpretación del Sistema Armonizado que no tiene precedentes. Los argumentos esgrimidos por China ponen en tela de juicio los principios más básicos del Acuerdo sobre la OMC y del GATT de 1994.

2. Antecedentes fácticos

4.382 China presenta un cuadro fundamentalmente viciado e irreal de la rama de producción de automóviles, que "conspira" para eludir los tipos arancelarios aplicados por China a los vehículos enteros. En realidad, la producción de vehículos es un proceso muy complejo, que conlleva un flujo constante de partes procedentes de diversos orígenes, a través de largas cadenas de suministro, a instalaciones de fabricación donde están integradas complejas tecnologías. Un solo modelo de vehículo puede contener miles de partes distintas procedentes de todo el mundo. Muchas de ellas se utilizarían de manera intercambiable en varios modelos distintos si la medida de China no requiriera una identificación artificial *ex ante* de que están destinadas a un modelo en particular.

4.383 Tras requerir a los fabricantes que identifiquen artificialmente todas las partes utilizadas en un modelo de vehículo específico y que declaren las partes importadas como vehículos completos (cuando en realidad sólo son partes), China ahora utiliza atrevidamente esa exigencia como "prueba" de una conspiración para eludir. La "teoría de la antielusión" se inventó *ex post* para justificar medidas que en realidad se adoptaron para "fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles" (artículo 4 de la Orden Nº 8). Tampoco tiene en cuenta que no se elude nada si los fabricantes de vehículos deciden importar partes de automóviles y utilizarlas para la fabricación de vehículos en China.

3. Argumento jurídico

a) La infracción del Acuerdo sobre las MIC y el Protocolo de Adhesión de China en relación con el Acuerdo sobre las MIC

4.384 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del *Acuerdo sobre las MIC* en conjunción con los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa y el Protocolo de Adhesión de China a la OMC. Contrariamente a la única defensa invocada por China a ese respecto, esas alegaciones no requieren ninguna determinación *ex ante* de si las medidas son o no "interiores".

4.385 Las Comunidades Europeas reiteran que las medidas son "medidas en materia de inversiones" y que están "relacionadas con el comercio". Por las razones ya expuestas en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, están comprendidas en el ámbito los párrafos 1 a) y 2 a) de la lista ilustrativa, a la que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Por consiguiente, debe considerarse que son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 y, en consecuencia, con el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. China también ha incumplido los compromisos que asumió en el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I (en relación con los párrafos 203 y 342 del informe del Grupo de Trabajo) y párrafo 3 de la sección 7 de su Protocolo de Adhesión.

b) La infracción del artículo III del GATT de 1994

4.386 A pesar de la acreditación *prima facie* efectuada por los reclamantes y de las peticiones expresas del Grupo Especial, China aún no ha respondido a las alegaciones formuladas al amparo del artículo III del GATT de 1994. En lugar de ello, basa toda su estrategia de defensa, al igual que en el caso de las alegaciones al amparo del Acuerdo sobre las MIC, en la premisa de que las medidas no son "interiores". El silencio obstructivo de China por lo que respecta al fundamento de las principales alegaciones en este procedimiento no puede sino significar que reconoce la incompatibilidad de sus medidas con el artículo III del GATT de 1994.

i) El carácter "interior" de las medidas

4.387 Contrariamente a lo que opina China, las medidas no imponen "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

4.388 Los "derechos de aduana propiamente dichos" son cargas financieras en forma de impuesto que gravan los productos "al ser importados en el territorio". Tienen que distinguirse de las cargas interiores a que se alude en el párrafo 2 del artículo III, que se imponen a los productos ya "importados en el territorio". En sentido temporal, las palabras "al ser importados" significa que normalmente los derechos de aduana propiamente dichos se recaudan "en el momento o en el lugar de la importación" (véase la Nota interpretativa al artículo III). Las palabras "al ser importados" también tienen un aspecto material que las limitan a las cargas pagaderas debido a la importación del producto, y no debido a otros eventos o criterios, por ejemplo la cantidad de contenido nacional de los productos en los que posteriormente se monta el producto importado.

4.389 Los intentos de China de ampliar el alcance de las palabras "al ser importados" de manera que abarquen un "proceso de importación" indefinido y todas las cargas que "*guarden una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida*" no tienen fundamento en el texto, el contexto y el fin de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II.

4.390 Las cargas impuestas a las partes de automóviles en virtud de las medidas no son derechos de aduana propiamente dichos, sino cargas interiores. No se recaudan en el momento o en el lugar de la importación, sino internamente, después del montaje y la manufactura. No afecta a ello la declaración y la garantía del pago del derecho a que China hace referencia, entre otras cosas porque ambas se centran en la manera en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en el contenido de un envío cuando es importado.

4.391 Además, las cargas derivadas de las medidas no son pagaderas debido a la importación de las partes de automóviles. Antes bien, su imposición depende de si se verifica que las partes de automóviles importadas son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, lo que a su vez depende de si las partes importadas se montan para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional. Con independencia de la manera en que las partes de automóviles se presenten "al ser importadas", las cargas se imponen sobre la base de la manera en que esas partes se utilizan después de su importación en China.

4.392 Con respecto al artículo 29 del Decreto Nº 125, que prevé la imposición de cargas incluso si los fabricantes compran partes de automóviles en el mercado interior chino a proveedores que las han importado anteriormente, China ha tenido que reconocer implícitamente que esas cargas son "interiores" (supuestamente justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT

de 1994). Las Comunidades Europeas consideran que el artículo 29 del Decreto Nº 125 no puede aislarse de ese modo del resto de las medidas.

ii) La infracción de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994

4.393 Como se expone con detalle en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, las partes de automóviles importadas y las nacionales son "similares" en el sentido de los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994. Las medidas constituyen "leyes, reglamentos y prescripciones que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso en el mercado interior" generalmente aplicables, en el sentido del párrafo 4 del artículo III, y otorgan a las partes de automóviles importadas un trato "menos favorable" que el concedido a productos similares de origen chino. Por lo que respecta al párrafo 2 del artículo III, las cargas interiores aplicadas a las partes de automóviles importadas son "superiores" a las aplicadas a los productos nacionales similares. Las medidas son también incompatibles con el párrafo 5 del artículo III, ya que constituyen una "reglamentación cuantitativa interior sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos" que "requiere ... que una cantidad o proporción determinada" de partes de automóviles utilizadas para montar y fabricar vehículos "provengan de fuentes nacionales" y no sean importadas.[50]

iii) El Protocolo de Adhesión

4.394 China también ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del *Acuerdo sobre la OMC*, tal como figuran en su Protocolo de Adhesión, en particular el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión, introduciendo medidas no arancelarias que son incompatibles con los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y que no están justificadas por las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC.

c) Subsidiariamente: las medidas son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994

4.395 Es importante destacar desde el principio que los argumentos de China llevan nada menos que a socavar todo el sistema de clasificación arancelaria y el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994, a saber, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".[51]

i) El SA en el contexto de la normativa de la OMC

4.396 En el contexto de este caso hay un raro punto de acuerdo entre las partes: el SA es pertinente y constituye *contexto* a efectos de interpretar los compromisos arancelarios que figuran en las Listas de los Miembros de la OMC. Así lo ha confirmado el Órgano de Apelación.[52] Las Comunidades Europeas estiman que el SA también puede satisfacer los criterios enunciados en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena* en cuanto que "norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes".

[50] Subsidiariamente, las medidas son incompatibles con las segundas frases de los párrafos 2 y 5 del artículo III, respectivamente.
[51] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.
[52] *Ibid.*, párrafo 199.

4.397 Hay, sin embargo, considerable desacuerdo sobre la manera en que deben interpretarse las partes pertinentes del arancel de aduanas de China. Más fundamentalmente, hay considerable desacuerdo sobre las reglas más básicas en las que se fundamenta el SA.

4.398 Es de importancia fundamental subrayar que cuando las mercancías se clasifican en el SA ello se hace siempre sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como se importa y se presenta a la aduana, expedición por expedición. Las intenciones del importador y las diferencias en los tipos del derecho son irrelevantes. Con excepción de China, esa es la posición que comparten todas las partes en esta diferencia, incluidos los terceros que han abordado el artículo II del GATT de 1994 en sus comunicaciones. Más importante aún, esa posición ha sido confirmada por el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*:

> Estamos de acuerdo con el Grupo Especial en que al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las "características objetivas" del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera.[53]

ii) Regla interpretativa 1: vehículos automóviles frente a partes de esos vehículos

4.399 La Regla interpretativa 1 es la columna vertebral de la aplicación e interpretación del SA y, por tanto, de los aranceles de aduanas de la mayoría de los Miembros de la OMC, como el de China. En una mayoría abrumadora, los casos de clasificación arancelaria se deciden sobre la base de la RGI 1, que dice así:

> Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos sólo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes. (sin subrayar en el original)

4.400 La RGI 1 es muy clara: hay una evidente jerarquía en las normas. Si la clasificación puede determinarse legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo, otras reglas simplemente no son aplicables.

4.401 Al nivel del arancel de aduanas de China no hay ambigüedad alguna sobre el lugar donde deben clasificarse los vehículos completos, los productos intermedios y las partes de vehículos completos. Son muy claramente objeto de distintas partidas arancelarias.

4.402 Por consiguiente, las otras reglas, y en particular la RGI 2 a), en la que China basa toda su estrategia de defensa, simplemente no son aplicables al nivel de las partidas arancelarias y sin tener en cuenta una expedición muy específica tal como se presenta a la aduana en la frontera.

4.403 Esto significa también que en una mayoría abrumadora de los casos interpretar las nociones de "vehículo automóvil" y "partes"[54] de esos vehículos automóviles con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena* es una tarea sencilla, como las Comunidades Europeas han demostrado en su

[53] *Ibid.*, párrafo 246.

[54] China insiste reiteradamente en que la cuestión fundamental sometida a la consideración del Grupo Especial es la interpretación de la noción de "vehículo automóvil" en el arancel de China. Esto no es correcto, ya que un análisis adecuado requiere un examen de las palabras pertinentes que figuran en todas las partidas arancelarias de que se trate, empezando por "partes y accesorios" de vehículos automóviles, "chasis equipados con su motor", etc.

Primera comunicación escrita. Es importante no perder de vista la simplicidad de este caso desde la perspectiva de la clasificación arancelaria al nivel del arancel de aduanas de China: la diferencia fundamental entre el sentido corriente de las palabras que figuran en las partidas arancelarias es confirmada por su contexto y su objeto y fin.

iii) Las situaciones excepcionales in casu *sujetas a la RGI 2 a)*

4.404 China basa toda su estrategia de defensa en la RGI 2 a). Las Comunidades Europeas estiman que la RGI 2 a) tiene una pertinencia muy limitada en el presente caso. El recurso a la RGI 2 a), que es una de las "Reglas siguientes" en el sentido de la RGI 1, sólo puede ser pertinente en casos individuales muy específicos tal como se "present[an]" a la aduana, y no al nivel del arancel de aduanas de China en general, como insiste China.

4.405 Aparte de la muy limitada pertinencia de la RGI 2 a) por lo que respecta al presente caso, las Comunidades Europeas destacan que la estrategia de defensa de China se basa en una interpretación de la RGI 2 a) que no tiene precedentes. En el curso del procedimiento, China ha presentado una amplia gama de argumentos variables y a menudo incoherentes.

4.406 Las Comunidades Europeas consideran que la teoría de las "múltiples expediciones" inventada por China pasa por alto el texto expreso de la RGI 2 a), en particular que la clasificación debe determinarse sobre la base del artículo tal como se "present[a]", y no está justificada por la Decisión de la OMA a la que China hace referencia. China también hace caso omiso del elemento de las "características esenciales" contenido en la RGI 2 a). Además, es evidente que China infirió su teoría de las "múltiples expediciones" *ex post*, ya que no hay en el texto de las medidas referencia alguna a la RGI 2 a). Cabe también destacar que aparentemente China aplica su teoría de las "múltiples expediciones" exclusivamente en el sector del automóvil, y sólo desde 2004 -lo que curiosamente coincide con el momento en que China decidió "fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles"-.[55] (Artículo 4 de la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil.) Además, la teoría de las "múltiples expediciones" propugnada por China no está justificada por ninguna supuesta práctica antielusión de Miembros de la OMC. Las Comunidades Europeas consideran también que los argumentos de China sobre las intenciones del importador son contradictorios e irrelevantes por lo que respecta a este asunto. Por último, la aplicación sistemática por China de la RGI 2 a) a los juegos de piezas CKD y SKD es incompatible con dicha Regla, que tiene que aplicarse *in casu*.

iv) Conclusión

4.407 Las Comunidades Europeas han demostrado que con arreglo a cada uno de los criterios establecidos en el artículo 57 de la Orden Nº 8, el artículo 21 del Decreto Nº 125 y el artículo 13 del Aviso Nº 4, las medidas obligan a clasificar las partes de automóviles como vehículos completos en infracción de la nomenclatura del SA y, como consecuencia de ello, imponen a las partes de automóviles el derecho más elevado del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos en lugar del tipo del 10 por ciento consolidado para las partes de automóviles.

4.408 Esto demuestra que las medidas son en sí mismas incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo II del GATT de 1994. El mero hecho de que pueda haber casos concretos excepcionales en los que una amplia combinación de partes, tal como se presentan a la aduana en la frontera en un solo envío, tal vez reúna los requisitos necesarios para ser clasificada como un vehículo completo de conformidad con la RGI 2 a) del SA y a la luz de la Nota al

[55] Artículo 4 de la Orden Nº 8.

Capítulo 87 no puede evitar que las medidas chinas sean, en sí mismas, incompatibles con el artículo II del GATT de 1994 cuando se ha establecido que su aplicación dará inevitablemente lugar a infracciones de las disposiciones de la OMC.

d) No hay justificación al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

4.409 China no ha establecido que las infracciones del GATT de 1994 estén justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Las medidas no están comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho apartado, ni satisfacen los requisitos establecidos en el preámbulo del artículo XX.

4.410 Contrariamente a lo que alega China, las medidas no son necesarias para lograr la observancia del "arancel de aduanas de China en relación con las importaciones de 'vehículos automóviles'". Las medidas no tienen por objeto lograr la observancia del arancel de China, sino, expresamente, desarrollar la rama de producción de partes de automóviles de China. Cualquier justificación de la infracción del artículo II queda excluida, ya que las medidas que otorgan un trato menos favorable que el fijado en el arancel no pueden lograr la observancia de este último. Tampoco está justificada la infracción del artículo III. China no ha demostrado la existencia de un verdadero problema de evasión arancelaria. Las medidas son inadecuadas para aplicar el arancel, ya que imponen cargas que equivalen a los aranceles aplicables a los vehículos completos en casos en los que no hay importaciones de vehículos completos. China tampoco ha podido demostrar que medidas menos onerosas que las prescripciones de contenido nacional, los procedimientos administrativos y las cargas interiores impuestas en virtud de las medidas, como sería por ejemplo la investigación de casos concretos de supuesta evasión, resultarían insuficientes para lograr la observancia de su arancel.

4.411 China ni siquiera ha tratado de demostrar que sus medidas satisfacen lo dispuesto en el preámbulo del artículo XX, y en consecuencia no ha cumplido su carga probatoria. En cualquier caso, no lo satisfacen, ya que dan lugar a una discriminación arbitraria e injustificable y constituyen también una restricción encubierta al comercio. La principal finalidad de las medidas es proteger a la rama de producción nacional de la competencia de las importaciones.

e) Las medidas son incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC

4.412 Si el Grupo Especial constatara que las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 y que China tiene derecho a imponer a las importaciones de partes de automóviles el tipo arancelario aplicable a los vehículos, *quod non*, las medidas constituirían en cualquier caso una subvención prohibida en el sentido de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4.413 Las medidas constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las partes de automóviles importadas que satisfacen los requisitos de contenido nacional establecidos en las medidas están sujetas a un tipo del 10 por ciento. Los ingresos "que en otro caso se percibirían" son consecuencia del "punto de referencia normativo, definido", del artículo 28 del Decreto Nº 125, que impone cargas del 25 por ciento a las partes de automóviles importadas que no satisfagan las prescripciones de contenido nacional. La declaración de China de que el derecho del 25 por ciento y el derecho del 10 por ciento "no [son] las mismas 'situaciones fiscales' a efectos de hacer una comparación adecuada" en ningún momento se ha justificado.

4.414 Las medidas también otorgan un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

4. Conclusión

4.415 Las medidas son incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, los párrafos 4, 2 y 5 del artículo III del GATT de 1994 y el *Protocolo de Adhesión* de China, y no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Subsidiariamente, infringen el artículo II del GATT de 1994 o el artículo 3 del Acuerdo SMC.

J. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LOS ESTADOS UNIDOS

1. Introducción

4.416 Las medidas de China son clara e inequívocamente incompatibles con las obligaciones en materia de trato nacional que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994. En particular, esas medidas dan lugar, inadmisiblemente, a la imposición a las partes importadas de cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes nacionales (párrafo 2 del artículo III); las medidas otorgan a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a los requisitos que afectan a la venta, la compra, la distribución o el uso en el mercado interior (párrafo 4 del artículo III); y las medidas requieren, directa o indirectamente, que cantidades o proporciones determinadas de partes de automóviles utilizadas en la fabricación de vehículos provengan de fuentes nacionales (párrafo 5 del artículo III). Por las mismas razones, las medidas de China equivalen a una prescripción de contenido nacional que es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC.

4.417 La defensa de China tiene un doble aspecto: todas sus medidas conllevan la imposición de derechos de aduana, y esos derechos de aduana son compatibles con el artículo II. En el caso de que el Grupo Especial convenga con los Estados Unidos y sus correclamantes en que las medidas de China están sujetas al artículo III del GATT de 1994 y al Acuerdo sobre las MIC, China ni siquiera ha tratado de presentar una defensa -aparte de un vago recurso al apartado d) del artículo XX- de esos claros incumplimientos de sus obligaciones en el marco de la OMC.

4.418 Además, la defensa al amparo del artículo II no se basa en el texto de la Lista de compromisos arancelarios de China. Por el contrario, China no discute que sus medidas imponen a las partes importadas una carga que es superior al tipo fijado en su Lista. Antes bien, la defensa de China se basa en una sola Regla interpretativa (la RGI 2 a)) del Sistema Armonizado, y en la explicación de que sus medidas son necesarias para impedir la "elusión" de la clasificación con arreglo a la RGI 2 a) mediante la argucia de los "envíos fraccionados" de juegos de piezas preorganizados de partes de automóviles.

4.419 Los Estados Unidos abordarán y refutarán las dos principales afirmaciones -una fáctica y una jurídica- que subyacen en la defensa que China hace de sus medidas. Como se indica en la siguiente sección, las fábricas de automóviles de todo el mundo importan habitualmente envíos de partes a granel, y esos envíos a granel no pueden equipararse al caso hipotético del "envío fraccionado" de un juego de piezas preorganizado invocado por China. Como se indica en la última sección, el SA sólo tiene una pertinencia limitada y específica por lo que respecta a la interpretación de las obligaciones en el marco de la OMC, e incluso en ese caso la RGI 2 a) en nada contribuye a respaldar las medidas de China.

2. La analogía entre la habitual importación de partes de automóviles a efectos de fabricación y el caso hipotético de un juego de piezas dividido en "envíos fraccionados" sugerida por China está fundamentalmente viciada

4.420 La defensa de China se apoya en un simple ejemplo: el de un juego de piezas (ya sea SKD o CKD) que contiene todas las partes de un solo automóvil, o al menos todas las partes de lo que equivale a algo que presenta las características esenciales de un automóvil. China aduce que en aplicación de sus leyes aduaneras trata esos juegos de piezas como automóviles completos. Entonces, pregunta China retóricamente, ¿debe permitirse a un importador que cambie el trato arancelario del juego de piezas por el simple método de dividir ese juego de piezas en dos cajas? No, como es natural, afirma China. China ha adoptado, simple y razonablemente, una medida para hacer frente a ese problema de "elusión".

4.421 Esta diferencia, sin embargo, no se centra en la cuestión de los envíos fraccionados de juegos de piezas. La razón es que las medidas de China -aunque supuestamente adoptadas para impedir que los importadores dividan los juegos de piezas para eludir los derechos aplicables a los automóviles enteros- son mucho más amplias. Comprenden no sólo un juego de piezas dividido en dos cajas separadas, sino todos los modos de suministro de partes utilizados por los fabricantes modernos. Es decir, afectan a todas las partes importadas de distintos proveedores, de distintos países, compradas en distintos momentos, e incluso a las partes producidas dentro de China si esas partes no tienen un contenido nacional suficiente. Todo ello se hace sin prueba alguna de la intención del importador de "eludir" el derecho aplicable al vehículo entero. No hay, por tanto, correspondencia entre la medida realmente adoptada y el ejemplo del juego de piezas dividido en cajas separadas utilizado por China.

4.422 En respuesta, China aduce además que los grupos de partes importadas -aunque provengan de distintos lugares en distintos momentos- son conceptualmente lo mismo que un juego de piezas. Después de todo, en ambos casos, las piezas se utilizarán en algún momento para fabricar un automóvil.

4.423 Es aquí donde el argumento de China basado en el ejemplo del juego de piezas dividido en envíos fraccionados se desmorona por completo. En la realidad comercial, un juego de piezas es totalmente distinto de las corrientes de partes utilizadas en las operaciones de fabricación. Una operación que monta juegos de piezas es distinta de una fábrica de automóviles completa con capacidad logística plena para manejar expediciones de partes a granel. Además, la mayoría de las fábricas de automóviles no se dedica a montar juegos de piezas discretos.

4.424 Antes bien, las fábricas montan los automóviles utilizando partes que ya tienen en sus existencias. Las partes provienen de todo el mundo. Llegan en distintos momentos y en distintas cantidades. Algunas son defectuosas. Algunas se dañan al montarse. Algunas se utilizan para hacer pruebas. Algunas son comunes para múltiples modelos. En esas operaciones comerciales normales nunca hay una caja o "juego de piezas" que contiene todas las partes importadas utilizadas en un solo vehículo.

4.425 Además, a un fabricante comercial le resultaría extraordinariamente costoso crear y utilizar una caja de partes de ese tipo. Para hacerlo, tendría que construir o utilizar un almacén ubicado fuera de China. Tendría que importar y/o enviar expediciones a granel de las partes al almacén, y después desembalar todas las partes procedentes de diversas fuentes. Tendría que mantener inventarios de existencias. Después tendría que hacer juegos de piezas con un ejemplar de cada parte utilizada en un vehículo. Después todas las partes tendrían que embalarse de nuevo. Cuando el juego de piezas llegara a la fábrica en China, tendría que dividirse de nuevo en partes. Las partes a utilizar en esa fábrica tendrían que clasificarse una vez más e incluirse en las existencias para su uso en la línea de

montaje. Y las partes a montar en otras instalaciones en China tendrían que reembalarse una segunda vez y después enviarse al productor de partes. Ninguna operación comercial podría jamás funcionar así.

4.426 En pocas palabras, China no tiene motivos para comparar las corrientes de partes utilizadas por una fábrica con la supuesta "elusión" derivada del fraccionamiento de un juego de piezas antes de su importación. Las partes importadas utilizadas por las fábricas no se configuran, ni pueden configurarse, como juegos de piezas. Esa es la realidad comercial, que no plantea, como afirma China, cuestión alguna de "elusión". Por tanto, el supuesto objetivo de las medidas de China -simplemente poner coto a la "elusión" en forma de fraccionamiento de juegos de piezas preorganizados- no es en modo alguno compatible con el alcance y la aplicación reales de las medidas de China. Antes bien, contrariamente al argumento de China sobre la "elusión", las medidas, tal como están elaboradas realmente, imponen una prescripción de contenido nacional a todas las fábricas de automóviles de China, y en consecuencia están claramente destinadas a fomentar el crecimiento de la rama de producción de partes nacional discriminando contra las partes de automóviles importadas.

3. China no puede recurrir a la RGI 2 a) como fundamento para defender sus medidas

a) La RGI 2 a) sólo atañe a la interpretación de las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista de compromisos arancelarios, y no a la interpretación de otras obligaciones en el marco de la OMC

4.427 La defensa de China frente a todas las alegaciones de los Estados Unidos se basa en la RGI 2 a). Sin embargo, esa Regla interpretativa sólo tiene una pertinencia limitada por lo que respecta a las cuestiones jurídicas objeto de esta diferencia. En particular, la Regla sólo es pertinente para la interpretación de la Lista de compromisos arancelarios de China. No es pertinente para el examen de las obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994, o para la cuestión de si debe considerarse que las cargas adicionales impuestas por China a las partes importadas son "derechos de aduana propiamente dichos", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II, o cargas interiores, en el sentido del párrafo 2 del artículo III.

4.428 En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación formuló la constatación limitada de que el Convenio del SA podía ser "contexto" para interpretar el arancel de aduanas de un Miembro con respecto a los productos agrícolas. El razonamiento del Órgano de Apelación se basaba en que las Partes Contratantes del GATT habían acordado que el SA se utilizara como base para las negociaciones arancelarias de la Ronda Uruguay en materia de productos agrícolas, y que ese acuerdo, a su vez, hacía que el SA reuniera las condiciones necesarias par ser "contexto", en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, al interpretar las Listas de compromisos arancelarios de los Miembros en ese aspecto concreto. El Órgano de Apelación no constató que el SA fuera un contexto admisible para la interpretación del GATT de 1994 o la de cualesquiera otros elementos del Acuerdo sobre la OMC.

4.429 El recurso reiterado de China a la RGI 2 a) parece implicar que China cree que la Regla interpretativa, aunque es pertinente para interpretar el arancel de aduanas de China, tiene también algún tipo de efecto secundario interpretativo por lo que respecta al sentido de otras obligaciones en el marco de la OMC. Sin embargo, esa opinión carece de todo fundamento y contradice directamente el texto y la interpretación acreditada del GATT de 1994.

4.430 En particular, el contenido del arancel de aduanas de un Miembro no puede utilizarse para justificar incumplimientos de obligaciones establecidas en el GATT de 1994 (aparte, naturalmente, de los incumplimientos de las consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II). Además,

a fortiori, si el arancel de aduanas de un Miembro no puede justificar un incumplimiento de otras obligaciones en el marco del GATT de 1994, tampoco podrá un documento (como la RGI 2 a)) utilizado como "contexto" para interpretar el arancel emplearse para justificar un incumplimiento de las obligaciones establecidas en el GATT de 1994. Como explicó el Grupo Especial del GATT en *Estados Unidos - "Headnote" relativa al azúcar*:

> el artículo II concede a las partes contratantes la posibilidad de incluir en el marco jurídico del Acuerdo General compromisos adicionales a los que ya figuran en dicho Acuerdo y de someter a cláusulas especiales esos compromisos adicionales, pero no la de disminuir los compromisos que les correspondan en virtud de otras disposiciones del Acuerdo. ... el Grupo Especial constató que el apartado b) del párrafo 1 del artículo II no permite a las partes contratantes someter a cláusulas especiales las obligaciones que para ellas se deriven de otras disposiciones del Acuerdo General y que, por consiguiente, las disposiciones incluidas en la Lista de concesiones de los Estados Unidos anexa al Acuerdo General no puede justificar el mantenimiento de restricciones cuantitativas a la importación de determinados tipos de azúcar que son incompatibles con la aplicación del párrafo 1 del artículo XI.

4.431 El Órgano de Apelación reafirmó este principio en su informe sobre el asunto *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*. Por tanto, cualquier cuestión relacionada con si las medidas de China son compatibles con su Lista de compromisos arancelarios, así como cualesquiera materiales utilizados para interpretar esos compromisos, deben diferenciarse de la cuestión de si las medidas de China son o no compatibles con otras obligaciones que corresponden a China en virtud del Acuerdo sobre la OMC, y no son pertinentes a ese respecto.

b) Las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de la RGI 2 a) ni de ninguna otra cuestión de clasificación arancelaria

4.432 La RGI 2 a) tampoco justifica la defensa de China, porque las cuestiones dispositivas objeto de esta diferencia no dependen de ninguna cuestión de clasificación arancelaria. En particular, los Estados Unidos han demostrado que las medidas de China infringen el artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC y el Acuerdo SMC, y que las cuestiones de clasificación arancelaria y consolidaciones arancelarias en el marco del artículo II no son pertinentes por lo que respecta a esas alegaciones.

4.433 En lo tocante, en primer lugar, al párrafo 4 del artículo III, el Órgano de Apelación ha identificado tres elementos diferenciados necesarios para establecer la existencia de una infracción: 1) los productos importados y los nacionales son "productos similares"; 2) la medida es una ley, reglamento o prescripción que afecta a la venta, la compra o el uso en el mercado interior de los productos importados y los productos nacionales similares; y 3) se otorga al producto importado un trato menos favorable que el concedido al producto nacional similar. En su Primera comunicación, los Estados Unidos explicaron que las medidas de China satisfacen claramente cada uno de los tres elementos necesarios para establecer la existencia de una infracción del párrafo 4 del artículo III. Las cuestiones de clasificación arancelaria no desempeñan ningún papel en el análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III, y China, en sus comunicaciones, tampoco ha discutido ninguno de los elementos que establecen la existencia de una infracción de dicha disposición.

4.434 Además, el principal argumento de China -que sus cargas son derechos de aduana y que las partes importadas pueden clasificarse como vehículos completos- ni siquiera afecta a alguna cuestión que pudiera contribuir a una defensa de esta clara infracción del párrafo 4 del artículo III. En otras palabras, aunque se considerara que las cargas impuestas por China son "derechos de aduana", y

aunque China tuviera razón al alegar que sus consolidaciones arancelarias la facultan para imponer un derecho del 25 por ciento a las partes importadas utilizadas a efectos de fabricación, las medidas de China seguirían constituyendo una infracción del párrafo 4 del artículo III. La infracción del párrafo 4 del artículo III se debe a que la carga impuesta a cualquier parte de automóvil concreto cambiará en función de los tipos y el valor de otras partes importadas utilizadas en un vehículo completo, sistema éste que crea un fuerte desincentivo para la compra y utilización de partes importadas. De manera análoga, las cargas administrativas aplicables únicamente a los usuarios de partes de automóviles importadas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III, con independencia de que se considere que las cargas impuestas por China son o no "derechos de aduana".

4.435 La defensa de China basada en la clasificación arancelaria tampoco es aplicable a la infracción por China del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Por lo demás, al igual que la infracción del párrafo 4 del artículo III, esta infracción del párrafo 5 del artículo III se produce con independencia de cualquier cuestión relacionada con las consolidaciones arancelarias de China, o con que la carga suplementaria impuesta por China sea una carga interior o un derecho de aduana.

4.436 Finalmente, y por lo que respecta a la infracción por China de lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III, China sí presenta una defensa en su Primera comunicación. Como se explicará más abajo, esa defensa carece de fundamento, y la RGI 2 a) -como en el caso de las demás infracciones de China (salvo en lo relativo a la alegación subsidiaria de infracción del párrafo 1 a) del artículo II)- tampoco es pertinente para el análisis.

4.437 No obstante, para empezar, los Estados Unidos observan que China no ha negado que la carga suplementaria del 15 por ciento impuesta a las partes importadas (por encima de los derechos de aduana propiamente dichos) es incompatible con el párrafo 2 del artículo III si, como sostienen los Estados Unidos, se trata de una carga interior y no de un derecho de aduana propiamente dicho.

4.438 Por lo que respecta a si las cargas adicionales son "derechos de aduana propiamente dichos" o cargas interiores en el sentido de las constataciones formuladas en los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, sólo puede considerarse que las cargas impuestas por China en esta diferencia son cargas interiores. Esas cargas no se basan en las mercancías tal como entran en el territorio de China, y ni siquiera en la declaración del importador en el momento de la importación, sino en las mercancías tal como finalmente se han incorporado -dentro de China- para formar vehículos enteros. Como destacaron los Estados Unidos en la primera reunión sustantiva, China impone en la frontera una fianza fiscal basada en el tipo del derecho del 10 por ciento aplicable a las partes, y sólo aplica la carga adicional si una parte importada 1) se usa efectivamente en la fabricación de un vehículo, y 2) si ese vehículo no satisface las prescripciones de contenido nacional establecidas por las medidas de China. Al igual que en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, la carga debe evaluarse sobre la base de su contenido -no de su título-, y una carga que se establece sobre la base del nivel de contenido nacional en un producto fabricado en el país sólo puede clasificarse como una carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III.

4.439 En su Primera comunicación, China trata de distinguir los asuntos *Bélgica - Subsidios familiares* y *CEE - Piezas y componentes*, pero sus esfuerzos no lo logran. China aduce que sus medidas son distintas porque se imponen con la finalidad de recaudar derechos de aduana. Para empezar, el argumento de China es circular -lo que hay que determinar es si las cargas realmente son o no son "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II; el argumento de China simplemente da por sentada la conclusión. Además, ese tipo de argumentos sobre la finalidad de la carga fue expresamente examinado y rechazado en el asunto *CEE - Piezas y componentes*. Como se indica en ese informe: "el Grupo Especial examinó primeramente si el objetivo de política económica perseguido con la exposición de una carga debe ser tomado en consideración para

determinar la cuestión de si la carga se aplica 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II. ... Lo que cuenta ... no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino el hecho de que el adeudo de ésta se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno".

4.440 Los Estados Unidos destacan asimismo que, una vez más, las cuestiones de la clasificación arancelaria y el sentido de la RGI 2 a) no son pertinentes para determinar si las cargas adicionales impuestas por China son cargas interiores o, en lugar de ello, derechos de aduana propiamente dichos. La cuestión ha de determinarse únicamente sobre la base del texto y la interpretación de los artículos II y III del GATT de 1994. En cambio, las cuestiones de clasificación arancelaria y las concernientes al sentido de la RGI 2 a) y su pertinencia para la interpretación de la Lista de compromisos arancelarios de China sólo se plantean si se considera que las cargas adicionales impuestas por China son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido del artículo II.

4.441 Por último, los Estados Unidos observan que sus alegaciones adicionales -al amparo del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC, al amparo de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, y al amparo de los párrafos 2 y 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión y el párrafo 203 del informe del Grupo de Trabajo- tampoco dependen de cuestión alguna de clasificación arancelaria o del sentido de la RGI 2 a).

4.442 En resumen, los Estados Unidos han establecido la existencia de infracciones de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, del Acuerdo sobre las MIC y del Acuerdo SMC. La única defensa de China -que su clasificación de las partes importadas como vehículos enteros es correcta con arreglo a los principios establecidos en la RGI 2 a)- ni siquiera es pertinente por lo que respecta al análisis en el marco de esas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC.

c) La RGI 2 a) no proporcionaría a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994

4.443 Como han explicado los Estados Unidos, las cargas adicionales impuestas por China a las partes de automóviles importadas son cargas interiores, sujetas a las obligaciones establecidas en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del artículo II del GATT de 1994. Aparte incluso de ese hecho, la RGI 2 a) del Sistema Armonizado no proporcionaría a China una defensa de su clara infracción de los compromisos arancelarios (si se considera que las cargas son aranceles) enunciados en su Lista.

4.444 Antes de examinar la RGI 2 a) en sí misma, los Estados Unidos destacan que toda la defensa de China al amparo del artículo II se basa en dicha Regla. En otras palabras, China no niega que sus medidas aplican a las partes de automóviles aranceles superiores al tipo del 10 por ciento generalmente aplicable a las partes de automóviles con arreglo a la Lista de compromisos arancelarios de China. Antes bien, la única defensa de China es que en su arancel de aduanas, interpretado en conjunción con la RGI 2 a), se reservó el derecho a tratar las partes importadas utilizadas a efectos de fabricación como si fueran vehículos completos.

4.445 Los Estados Unidos expresan además su desacuerdo con la afirmación de China de que la RGI 2 a) debe considerarse como "contexto" para interpretar la Lista de concesiones arancelarias de China. Los Estados Unidos toman nota de las constataciones del Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático* y *CE - Trozos de pollo*. Sin embargo, esos dos informes son muy prudentes y limitados en sus razonamientos, y no afirman como norma general que el SA es "contexto" por lo que respecta a todas las partes de la Lista de compromisos arancelarios de cada Miembro. En *CE - Equipo informático*, el Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial debería haber

examinado el Sistema Armonizado (incluidas las Notas explicativas), pero no especificó si el SA forma parte de las normas consuetudinarias de interpretación a que se hace referencia en los artículos 31 ó 32 de la *Convención de Viena*. En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación sí constató que el SA era "contexto" con arreglo a las normas consuetudinarias de interpretación reflejadas en el párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, pero el razonamiento expuesto en ese informe estaba cuidadosamente limitado a los hechos y circunstancias de esa diferencia concreta. En particular, el Órgano de Apelación destacó que durante la Ronda Uruguay las negociaciones arancelarias sobre los productos agropecuarios se habían basado en el SA, e hizo referencia a un documento de "modalidades" -aplicable únicamente a la agricultura- que confirmaba ese entendimiento de los negociadores. El Órgano de Apelación afirmó que esos hechos y circunstancias particulares demostraban la existencia de un "acuerdo" entre todas las partes en el sentido de que el SA se utilizaría en la interpretación de los compromisos consignados en el sector de los productos agrícolas. En breve, esas constataciones del asunto *CE - Trozos de pollo* relativas al SA sólo son directamente aplicables a las listas negociadas durante la Ronda Uruguay, y únicamente con respecto a los productos agropecuarios.

4.446 Por consiguiente, las constataciones y los razonamientos expuestos en el asunto *CE - Trozos de pollo* no son directamente aplicables a la presente diferencia, porque ésta no afecta a una lista negociada durante la Ronda Uruguay ni afecta a los productos agropecuarios. Además, China no ha presentado ningún argumento que permita llegar a la conclusión de que hubo un "acuerdo" comparable (como el de la Ronda Uruguay sobre los productos agrícolas) entre los Miembros de la OMC por lo que respecta a las negociaciones arancelarias de China sobre los productos industriales.

4.447 Los Estados Unidos convienen, no obstante, en que el SA puede, desde luego, ser pertinente para la interpretación de la Lista de China. En particular, y con arreglo a las normas consuetudinarias de interpretación consagradas en el artículo 32 de la *Convención de Viena*, el SA puede ser un "medio de interpretación complementario". Dado que la Lista de China se basa claramente en la nomenclatura del SA, el Convenio del SA puede, en circunstancias adecuadas, equivaler a "los trabajos preparatorios y las circunstancias de la celebración" por lo que respecta a la negociación del arancel de China.

4.448 En lo tocante al argumento de China sobre la clasificación arancelaria basado en la RGI 2 a), cabe señalar que dicho argumento no resiste un examen. El texto completo de la RGI 2 a) es el siguiente:

> Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.

4.449 Los propios términos de la RGI 2 a) ponen de manifiesto dos aspectos. En primer lugar, aunque China ha basado todos sus argumentos en una teoría sobre la "elusión", no hay en esta Regla de interpretación nada que aluda a la "elusión". En segundo lugar, la Regla utiliza las palabras "éste presente" y "se presente", lo que deja claro que las autoridades aduaneras tienen que clasificar las mercancías en el estado en que se presentan a la aduana cuando son importadas. No hay en la RGI 2 a) nada que indique que una autoridad aduanera debe investigar todas las entradas de distintas partes, por distintos importadores y procedentes de distintos proveedores, en momentos distintos, e incluso de distinto origen nacional, y después proceder a agruparlas en algún producto desmontado ficticio, que después se clasificará como el producto montado. Por el contrario, si se

adoptara la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China, las palabras "éste presente" y "se presente" quedarían totalmente privadas de significado.

4.450 China pasa también por alto el objeto y fin del Convenio del SA. En la parte pertinente del preámbulo del Convenio se estipula lo siguiente:

> LAS PARTES CONTRATANTES DEL PRESENTE CONVENIO, elaborado en Bruselas bajo los auspicios del Consejo de Cooperación Aduanera,
>
> CON EL DESEO de facilitar el comercio internacional,
>
> CON EL DESEO de facilitar el registro, la comparación y el análisis de las estadísticas, especialmente de las del comercio internacional,
>
> CON EL DESEO de reducir los gastos que ocasiona en el curso de las transacciones internacionales la necesidad de atribuir a las mercancías una nueva designación, una nueva clasificación y un nuevo código al pasar de una clasificación a otra y de facilitar la uniformidad de los documentos comerciales, así como la transmisión de datos,
>
> CONSIDERANDO que es preciso disponer de datos exactos y comparables para las negociaciones comerciales,
>
> CONSIDERANDO que el Sistema Armonizado está destinado a ser utilizado en la tarifación y estadísticas correspondientes a las diversas modalidades de transporte de mercancías, ...
>
> CONSIDERANDO que el Sistema Armonizado pretende favorecer el establecimiento de una correlación, lo más estrecha posible, entre las estadísticas del comercio de importación y exportación, por una parte, y las estadísticas de producción, por otra ...

4.451 A efectos de esta diferencia son dignos de mención dos aspectos del objeto y fin del Convenio, tal como se expone más arriba. En primer lugar, no hay referencia alguna a la "elusión" ni a ningún otro concepto similar. De hecho, la noción de "elusión" no figura en ninguna parte del Convenio.

4.452 En segundo lugar, dos objetos y fines cruciales del Convenio son i) establecer normas uniformes en materia de nomenclatura arancelaria a efectos de comparar las estadísticas comerciales (entre las exportaciones y las importaciones y entre distintas partes en el Convenio) y ii) facilitar el comercio internacional. Sin embargo, la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China contradice directamente esos objetos y fines expresos del Convenio. Con arreglo a esa interpretación, cada parte en el Convenio deberá clasificar importaciones a granel de partes destinadas a la fabricación como productos enteros sobre la base de criterios que habrá de desarrollar y aplicar cada parte. Si esto fuera cierto resultaría imposible comparar las estadísticas comerciales compiladas por distintos Miembros. Tampoco sería posible comparar las estadísticas sobre importaciones y exportaciones; las medidas de China sólo son aplicables a las importaciones, y aparentemente no obligan a China a realizar un análisis similar de las "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" por lo que respecta a las exportaciones de partes de automóviles.

4.453 La interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China está también en contradicción con el objeto y fin de facilitar el comercio. Con arreglo a las medidas de China, las mercancías no se

clasifican tal como se importan en la frontera, sino sólo después de que hayan sido utilizadas en la fabricación, y sólo después de que el fabricante haya completado y verificado un complejo análisis del contenido nacional del producto final. Este complicado e intrincado sistema de clasificación elimina la certidumbre y previsibilidad de la clasificación arancelaria, y no puede sino ser un grave obstáculo al comercio.

4.454 En sus comunicaciones, China también se equivoca cuando pasa por alto que el Convenio es un acuerdo internacional que impone obligaciones a sus Miembros; el Convenio no sirve, como sugiere China, como una especie de instrumento que "autoriza" a los Miembros de la OMC a apartarse de sus obligaciones en el marco de la OMC o a clasificar los productos a su arbitrio. Las obligaciones pertinentes establecidas en el Convenio son las siguientes:

> Artículo 3. Obligaciones de las Partes contratantes
>
> 1. Sin perjuicio de las excepciones mencionadas en el artículo 4:
>
> a) las Partes contratantes se comprometen, salvo que apliquen las disposiciones del apartado c) siguiente, a que sus nomenclaturas arancelaria y estadística se ajusten al Sistema Armonizado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Parte. Se comprometen, por tanto, en la elaboración de sus nomenclaturas arancelaria y estadística:
>
> i) a utilizar todas las partidas y subpartidas del Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes;
>
> ii) a aplicar las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado así como todas las Notas de las secciones, capítulos y subpartidas y a no modificar el alcance de las secciones, de los capítulos, partidas o subpartidas del Sistema Armonizado; y
>
> iii) a seguir el orden de numeración del Sistema Armonizado.

4.455 Esas obligaciones requieren que las partes en el Convenio utilicen "todas las partidas y subpartidas del Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes" y apliquen las Reglas interpretativas. Como han indicado los Estados Unidos y sus correclamantes, China pasa por alto en sus comunicaciones el aspecto más fundamental de las Reglas interpretativas: la RGI 1 estipula que "la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo". Los Estados Unidos sostienen que la razón por la que China ha hecho caso omiso de la RGI 1 en sus comunicaciones es evidente: las medidas de China contradicen directamente lo dispuesto en la RGI 1. En particular, el SA tiene partidas específicas para las partes de automóviles, pero con arreglo a las medidas de China las partes de automóviles, en lugar de ello, se clasifican como vehículos enteros.

4.456 Además, el hecho de que la aplicación de las Reglas interpretativas sea obligatorio socava los argumentos de China. Dicho de otra manera, si es cierto, como aduce China, que la RGI 2 a) dispone que las partes de automóviles a granel utilizadas en la fabricación se clasifiquen como un producto manufacturado completo, la obligación de clasificar de ese modo las partes sería aplicable a todas y cada una de las partes en el Convenio. Sin embargo, China no ha presentado ninguna prueba de que

alguna otra parte en el Convenio haya adoptado medidas de algún modo comparables a las medidas que China aplica a las partes de automóviles. Además, China ha reconocido que tampoco ella utiliza sistemas de clasificación similares para partes distintas de las partes de automóviles. En suma, *o bien a)* cada parte en el Convenio, y la propia China por lo que respecta a todas las mercancías salvo las partes de automóviles, está actuando de manera incompatible con la obligación de aplicar las Reglas interpretativas (incluida la RGI 2 a)) establecidas en el Convenio, *o b)* la RGI 2 a) -como indica claramente su texto- se aplica a las mercancías tal como se "present[an]", y el trato otorgado por China a las partes de automóviles es incompatible con la RGI 2 a). Por las razones arriba expuestas, los Estados Unidos sostienen que *b)* -la RGI 2 a) se aplica a las mercancías tal como se presentan cuando son importadas- es la única respuesta posible.

K. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

1. Introducción

4.457 China ha tratado de convertir una diferencia relativa a la compatibilidad de las medidas con las obligaciones de China en el marco de la OMC en una diferencia en la que la principal cuestión es la interpretación de un solo documento, no vinculante, de la OMA.

4.458 China, en su defensa, ha eludido varias cuestiones cruciales. No ha demostrado que las medidas no establezcan claras prescripciones de contenido nacional. No ha presentado ninguna prueba de que la "elusión arancelaria" siquiera exista como concepto jurídico, ni ha explicado en qué modo el simple proceso de importación puede durar tanto como prevén las medidas. Sin embargo, China conviene en que los umbrales de volumen y valor establecidos por las medidas pueden ser aplicados a productos importados en China por un tercero proveedor, aunque reconoce que esas partes deben ser objeto de trato nacional. Esto demuestra cuán arbitrarias y discriminatorias son realmente las medidas.

4.459 El Canadá destaca que lo que está en cuestión en esta diferencia es el Acuerdo sobre la OMC. China está estrictamente obligada por las concesiones negociadas con respecto a las partes de automóviles, tal como quedaron entendidas en el momento de su adhesión. Los Miembros no pueden manipular las concesiones arancelarias de manera que menoscaben la certidumbre que las disciplinas en materia de no discriminación del GATT ofrecen a los comerciantes, cosa que China hace recurriendo indebidamente al artículo II del GATT de 1994 a fin de restringir el alcance de las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994. El Canadá lo demuestra remitiéndose a los principios de interpretación de los tratados. China tampoco puede justificar sus medidas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

2. La importación y el alcance del trato nacional

a) China hace caso omiso del principio de no discriminación en el comercio internacional

4.460 El principio de no discriminación informa los artículos I, II y III del GATT de 1994. Sin embargo, China ha fracasado totalmente en su intento de conciliar su manipulación de las concesiones arancelarias negociadas con lo que constituye el objeto y fin de las disposiciones del GATT en materia de no discriminación. El artículo II del GATT de 1994 no puede considerarse aisladamente. Forma parte del universo de disposiciones sobre no discriminación que sustentan precisamente la certidumbre jurídica y comercial que las medidas menoscaban. El artículo III existe para impedir la discriminación contra los productos importados protegiendo las expectativas de una relación competitiva igual entre los productos importados y los nacionales.

4.461 Aunque China insiste en que simplemente está "aplicando" líneas arancelarias indiscutidas, el aspecto central de esta diferencia sigue siendo la medida limitada en que los derechos de aduana propiamente dichos impuestos de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo II pueden afectar a la protección general contra la discriminación consagrada en el artículo III del GATT de 1994, y el hecho de que China no otorga esa protección.

b) Los derechos de aduana propiamente dichos sólo pueden imponerse sobre la base del estado físico de los productos tal como llegan a la frontera

4.462 Los derechos de aduana propiamente dichos pueden imponerse a los productos importados "al ser importados", lo que significa sobre la base del estado de un producto tal como se presenta en la frontera. La referencia a "al ser" pone de relieve un solo evento. El sentido corriente de "importación" alude al acto físico de pasar los productos por la frontera para introducirlos en un país, interpretación que respaldan el GATT de 1994 en general, el *acervo* del GATT, el Órgano de Apelación de la OMC e incluso la OMA.

4.463 Las cargas en la frontera distintas de los derechos de aduana propiamente dichos pueden imponerse durante un período más prolongado (aunque aun así temporalmente limitado) de la etapa de "importación". Así lo pone de manifiesto la diferencia en el texto utilizado para describir cuándo pueden imponerse esas cargas ("con motivo de" la importación; o "en cualquier momento sobre la importación"). No obstante, cuando un producto ha entrado en el territorio de un Miembro y puede ser objeto de uso interno dentro de un Miembro, cualesquiera cargas impuestas al producto *importado* sobre la base de su estado deberán satisfacer las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en el artículo III, y el artículo II no es en modo alguno aplicable.

4.464 Como China alega que sus medidas imponen derechos de aduana propiamente dichos, cualquier flexibilidad durante la etapa de "importación" no afecta a esta diferencia. Aparte de eso, las medidas son aplicables mucho después de haberse completado el proceso de importación, por lo que son necesariamente medidas interiores.

4.465 Aun en el caso de que hubiera alguna flexibilidad que permita aplazar la imposición de los derechos de aduana propiamente dichos aplicables a un producto más allá del momento de su entrada física en China (lo que el Canadá niega), ninguna de las justificaciones de China resiste un examen.

4.466 China dice que en realidad las cargas se aplican en la frontera porque los fabricantes de vehículos están obligados a autoevaluar si se considera que un vehículo es un vehículo importado antes de importar partes para ese vehículo. Sin embargo, esa autoevaluación sólo representa una *predicción* de lo que sucederá en el proceso de fabricación. Por consiguiente, la autoevaluación no es sino un mecanismo para la administración de una carga interior, sea o no sea en la frontera.

4.467 China sugiere que los productos pueden estar bajo "control aduanero", y por consiguiente no estar en el mercado interior, por el mero hecho de la imposición de una garantía financiera y de prescripciones en materia de registro. Esa sugerencia carece de fundamento, ya que el "depósito" previsto en las medidas no restringe el uso interno de los productos.

4.468 Las medidas no imponen cargas basadas en el estado de los productos tal como llegan a la frontera, como demuestra un examen del sentido corriente del artículo II del GATT de 1994, interpretado en el contexto del artículo III del GATT de 1994 y teniendo en cuenta el objeto y fin de la Lista de China. No son, por consiguiente, derechos de aduana propiamente dichos, ni son otras cargas permitidas por el artículo II del GATT de 1994. En consecuencia, las medidas *sólo* pueden ser cargas interiores que se aplican en infracción del artículo III y el Acuerdo sobre las MIC.

c) China aplica indebidamente el SA y sus Notas explicativas al imponer cargas a las partes de automóviles tal como se presentan en la frontera

4.469 El SA y sus Notas explicativas, tal como se utilizaron al negociarse la Lista de un Miembro, deben tenerse en cuenta como contexto para la interpretación del sentido de esa Lista. Contrariamente a lo que sugiere China, no se puede hacer, a voluntad, caso omiso de determinadas Notas explicativas.

4.470 La clasificación es pertinente para interpretar la obligación, establecida en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, de no cobrar derechos superiores a la cuantía fijada en la Lista de China, porque la clasificación de la categoría adecuada de un producto es el primer paso esencial para establecer el derecho.

4.471 Para clasificar debidamente un producto tal como se presenta en la frontera, primero es necesario buscar las partidas adecuadas. Por lo que respecta a esta diferencia, es significativo que en la Nota explicativa de esa partida (87.06) se aclare que un "chasis equipado con su motor" abarca los "*vehículos automóviles o tractores de carretera sin equipar con la caja, ni la cabina*".

4.472 Las medidas hacen caso omiso de esas partidas e imponen tres umbrales separados de contenido nacional, todos los cuales son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.

4.473 Con arreglo al **párrafo 1) del artículo 21** del Decreto Nº 125, se considera que las partes importadas como juegos de piezas CKD y SKD son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. El Protocolo de Adhesión de China requiere que se imponga a esas partes un tipo del 10 por ciento, con independencia de la clasificación.

4.474 Con arreglo al **párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125**, se considera que las partes en un vehículo son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si un cierto número de conjuntos se consideran importados. Esos umbrales dan lugar a dos infracciones del artículo II del GATT de 1994. En primer lugar, los conjuntos considerados importados se clasifican sobre la base del número o el valor de las partes fundamentales, a pesar de que casi nunca hay partidas específicas para esos conjuntos, y a pesar de que los umbrales son muy selectivos. En segundo lugar, aun suponiendo que todas las partes incluidas en un conjunto que se considera importado se importen y estén contenidas en una sola expedición, los umbrales no clasifican con exactitud las partes.

4.475 Con arreglo al **párrafo 3) del artículo 21** del Decreto Nº 125, se considera que las partes utilizadas en un vehículo son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos si constituyen más del 60 por ciento del valor de todas las partes utilizadas en la fabricación del vehículo. No hay en parte alguna del SA nada que sugiera que pueda utilizarse el valor para clasificar los productos. Como consecuencia de ello, la aplicación del párrafo 3 del artículo 21 da lugar inevitablemente a que se impongan derechos sobre la base de una clasificación incorrecta, y por consiguiente infringe el artículo II del GATT de 1994.

4.476 Dado que la práctica general de las autoridades aduaneras consiste en clasificar las mercancías sobre la base de su estado tal como se presentan en la frontera, no es necesario examinar los casos aduaneros aislados citados por China. No obstante, en cualquier caso, China no ha demostrado la existencia de una pauta de actuación que demuestre una práctica ulterior de otros Miembros que: 1) sea común, coherente y discernible; y 2) implique el acuerdo entre los Miembros de la OMC de respaldar aspectos controvertidos clave de las medidas. Especialmente, China no ha demostrado que:

- un Miembro de la OMC pueda considerar que las partes presentan las "características esenciales" del vehículo completo basándose en los umbrales de volumen establecidos en las medidas; ni que

- los umbrales de valor puedan utilizarse como instrumento de clasificación.

4.477 El único elemento de las medidas que podría constituir una clasificación aduanera aceptada es la clasificación de las partes como un vehículo completo cuando esas partes, contenidas en una sola expedición, presentan las características esenciales de un vehículo entero (juegos de piezas CKD o SKD). Curiosamente, esas partes han sido exceptuadas de la cobertura de las medidas, por lo que éstas sólo se han utilizado para clasificar las partes contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 b) del artículo II.

d) El artículo II del GATT de 1994 no permite a los Miembros imponer derechos de aduana propiamente dichos más elevados a expediciones separadas de partes de automóviles sobre la base teórica de que pueden clasificarse como un vehículo entero

4.478 China alega también que puede clasificar como un solo producto múltiples expediciones de partes procedentes de distintos exportadores a distintos destinos y en momentos distintos. Una vez más, China no ha demostrado la existencia de una práctica común, coherente y discernible entre los Miembros de la OMC en el sentido de que los derechos de aduana propiamente dichos permitidos en virtud del artículo II del GATT de 1994 pueden aplicarse a expediciones separadas clasificadas como si llegaran juntas.

4.479 A falta de toda práctica ulterior, China ha recurrido en gran medida a una declaración hecha de pasada por el Comité del SA en el sentido de que la legislación nacional permite los envíos fraccionados. Sin embargo, esa referencia a los envíos fraccionados no se incluyó en las Reglas interpretativas o las Notas explicativas, se basaba en una práctica aislada que no incluía los vehículos automóviles o sus partes, no tenía por función concreta abarcar partes utilizadas en el proceso de fabricación, no se demostró que se hubiera recurrido a ella cuando se negociaron los compromisos arancelarios de China, y no se reflejaba en la práctica de los Miembros en el momento de la adhesión de China.

4.480 China ha citado también la práctica antidumping de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. Sin embargo, esa práctica no puede constituir una prueba de práctica ulterior para interpretar la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, ni la Lista de China.

e) Con independencia de la clasificación, China está obligada por los compromisos que asumió con ocasión de la adhesión a imponer a los vehículos no montados o parcialmente montados un tipo del derecho del 10 por ciento

4.481 Todas las partes convienen en que el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo crea obligaciones vinculantes para China.

4.482 El sentido corriente de ese párrafo, interpretado teniendo en cuenta su objeto y fin, se estaría pasando por alto si China estuviera libremente facultada para no introducir jamás una línea arancelaria separada para los juegos de piezas CKD y SKD. Además, como la finalidad del párrafo es solventar la preocupación específica de los Miembros por mantener el trato preferencial para los juegos de piezas CKD y SKD, una interpretación de buena fe, basada en el entendimiento de los Miembros en el momento de la adhesión de China, obliga a China a aplicar el tipo del 10 por ciento a esos productos.

4.483 Confirman ese entendimiento las circunstancias que rodean a la conclusión del Protocolo de Adhesión. Antes de su adhesión, China otorgaba trato arancelario preferencial a las partes que presentaban las características esenciales de vehículos enteros de dos maneras: clasificándolas como partes, o clasificándolas en una línea arancelaria separada a un tipo más bajo que el aplicable a los vehículos montados.

4.484 En el momento de la adhesión de China, las partes entendieron que el derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos sólo se aplicaría a los vehículos importados *montados*. Como consecuencia de ello, la negativa de China a aplicar un tipo del derecho del 10 por ciento a las partes importadas juntas en una expedición que presentan las características esenciales de un vehículo entero constituye una infracción del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

f) Anulación y menoscabo sin infracción

4.485 Si el Grupo Especial constata, contrariamente a lo que sostiene el Canadá, que el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo permite a China clasificar los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos enteros y aplicarles un derecho del 25 por ciento, ello debe constituir una anulación y menoscabo sin infracción, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, de las expectativas legítimas del Canadá de que se aplique un tipo arancelario del 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD.

3. Las medidas no pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

a) China ha caracterizado erróneamente una defensa de una infracción del artículo III al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como una defensa al amparo del artículo II

4.486 China reconoce que tiene que recurrir al apartado d) del artículo XX para defender todos los aspectos de las medidas que sean internos. Sugiere, sin embargo, que las partes de automóviles importadas directamente por fabricantes de vehículos pueden estar abarcadas por las medidas de conformidad con el artículo II. En realidad, ese argumento es simplemente una defensa de una infracción del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC al amparo del apartado d) del artículo XX: que las medidas se han promulgado para "aplicar" la Lista de China con objeto de impedir la "elusión arancelaria". La defensa de China frente a la reclamación del Canadá sólo podría presentarse válidamente al amparo del apartado d) del artículo XX si China demostrara la existencia de una ley o reglamento independientes y compatibles con el GATT cuya aplicación las medidas tienen por objeto.

4.487 Además, aunque pudiera realmente estimarse que algún aspecto de las medidas constituye un derecho de aduana propiamente dicho (lo que el Canadá niega), las medidas infringen el artículo II al otorgar a las partes de automóviles un trato menos favorable que el requerido en virtud de la Lista de China. Una vez más, China sólo puede defender esa infracción si puede establecer que el apartado d) del artículo XX es aplicable.

b) El criterio para justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX

4.488 El apartado d) del artículo XX del GATT permite a los Miembros promulgar una medida incompatible con la OMC si es necesaria para aplicar leyes compatibles con la OMC, incluidas las relativas a la "aplicación de las medidas aduaneras". China tiene que demostrar tanto que las medidas están provisionalmente justificadas al amparo del apartado d) como que se aplican de manera

compatible con las prescripciones del preámbulo del artículo XX. China no lo ha hecho y no puede hacerlo.

c) Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

4.489 Consideradas colectivamente, a la luz de la Orden Nº 8 y con arreglo a sus propios términos, las medidas están claramente destinadas a promover el desarrollo de la rama de producción nacional de partes de automóviles de China. Los umbrales establecidos por las medidas sólo en raros casos se aplican a lo que cabría debidamente clasificar como vehículos enteros. Por consiguiente, no pueden estar destinadas a lograr la observancia de la Lista de China.

4.490 Las medidas tampoco son "necesarias", como se puede demostrar por referencia a los diversos factores que establecen la necesidad de las medidas incompatibles con el GATT. China dice que el arbitraje arancelario constituye una "elusión", pero ese no es un concepto reconocido en la práctica aduanera, y China no ha explicado por qué los importadores no deben estar facultados para aprovechar los tipos arancelarios mutuamente acordados por los Miembros. En cualquier caso, China no ha presentado ninguna prueba de que se esté produciendo esa "elusión arancelaria". No hay fundamento jurídico alguno para alegar que el arbitraje arancelario es inadmisible. China no ha presentado ninguna prueba real de que ese arbitraje, aunque se denomine "evasión arancelaria", realmente tenga lugar con cierta frecuencia, y mucho menos intencionadamente. Por lo demás, China simplemente alega que debería estar obteniendo ingresos arancelarios adicionales. Las medidas no pueden contribuir a rectificar un problema que no existe.

4.491 Las medidas son, además, significativamente restrictivas del comercio. Se aplican a todas las partes de automóviles importadas sobre la base de umbrales arbitrarios que *dan por supuesto* un arbitraje arancelario en todos los casos. Además de que las empresas tienen que hacer planes para evitar la importación de partes a niveles que se acerquen a los límites de los umbrales, las medidas también obligan a los fabricantes de partes de automóviles que importen partes de automóviles a firmar contratos con los fabricantes de vehículos que garanticen niveles de contenido nacional en las partes que suministran. En suma, es evidente que las medidas no son necesarias para lograr la observancia, no protegen intereses vitales o comunes, y son excesivamente restrictivas del comercio.

d) Las medidas no satisfacen las prescripciones del preámbulo del artículo XX

4.492 Las medidas dan lugar a discriminación tanto arbitraria como injustificable. Rara vez o nunca se aplican a partes importadas que podrían clasificarse debidamente como vehículos completos. Igualmente importante es el hecho de que China no haya podido justificar la discriminación contra las partes de automóviles importadas aparte de recurrir a racionalizaciones *ex post facto* de que las medidas son adecuadas porque aparentemente algunos productores de vehículos utilizan partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas.

4.493 Las medidas constituyen también una restricción encubierta al comercio. China ha reconocido que se aplican a partes de automóviles que son objeto de comercio interno. No cabe dudar que la aplicación de las medidas afecta desfavorablemente a las condiciones de competencia entre las partes importadas y las nacionales. Además, como se indica más arriba, la principal finalidad de la restricción es proteger a la rama de producción nacional de vehículos automóviles frente a la competencia de las importaciones.

L. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA

1. Introducción

4.494 China considera que las comunicaciones y declaraciones de las partes al Grupo Especial han delimitado significativamente el alcance de los desacuerdos de las partes por lo que respecta a las medidas impugnadas.

4.495 En primer lugar, los reclamantes ya no pueden negar que se plantea una cuestión legítima de administración aduanera por lo que respecta a la relación entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles.

4.496 En segundo lugar, parece que los reclamantes ahora reconocen que hay circunstancias en las que la importación de partes y componentes en múltiples expediciones puede constituir una forma de evasión arancelaria. Parece también que los reclamantes reconocen que las autoridades aduaneras pueden realizar "investigaciones" y examinar "pruebas" para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes presentan las características esenciales del artículo completo.

4.497 En tercer lugar, parece que las partes ahora convienen en que el momento y el lugar en que se recauda una carga no es la consideración determinante para evaluar si esa carga está sujeta a las disciplinas del artículo II o a las del artículo III. Antes bien, lo que hay que determinar es si se trata de una carga que un Miembro puede imponer por razón de la importación del producto, o, subsidiariamente, si la carga está relacionada con la condición de un producto después de que haya sido importado.

4.498 Por último, China considera que las comunicaciones de los reclamantes han revelado lo que éstos realmente opinan sobre cuándo serían aplicables los tipos del derecho más elevados consolidados por China para los vehículos automóviles. La respuesta es "nunca".

4.499 Como demostrará en esta comunicación de réplica, China considera que esta reestructuración de las cuestiones y las alegaciones sometidas a la consideración del Grupo Especial lleva a concluir que 1) las medidas impugnadas tienen que analizarse a la luz de los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud del artículo II del GATT de 1994; y que 2) así analizadas, las medidas impugnadas confieren eficacia a una interpretación adecuada de los compromisos arancelarios de China por lo que respecta a los "vehículos automóviles", y no dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China.

2. Las medidas impugnadas no imponen derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Lista de concesiones de China

4.500 China estima, en particular, que la principal cuestión que el Grupo Especial ha de determinar es si China puede interpretar que la expresión "vehículos automóviles" incluye la importación, en múltiples expediciones, de partes y componentes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil en el sentido de la RGI 2 a).

4.501 El Grupo Especial tiene ante sí un amplio examen de la RGI 2 a) efectuado por las partes. Los reclamantes han impugnado dos aspectos distintos de la manera en que China ha interpretado y aplicado la RGI 2 a) en el contexto del Decreto Nº 125. En primer lugar, han rechazado el lugar donde China traza la línea divisoria a efectos del criterio de las características esenciales, en el sentido de la RGI 2 a), una cuestión de partes o todos. En segundo lugar, han rechazado la aplicación por

China de la RGI 2 a) que permite clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre la base de su montaje común para formar un artículo acabado, una cuestión de forma o contenido.

4.502 La RGI 2 a) establece las normas con arreglo a las cuales las autoridades aduaneras definen las fronteras entre artículos completos y partes de esos artículos, es decir, entre parte y todo. Al comienzo de esta diferencia, las CE afirmaron que hay una "clara separación" entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. Ese argumento lleva a concluir que los tipos arancelarios impuestos por China a los vehículos automóviles sólo son aplicables en una circunstancia: cuando el importador importa un vehículo automóvil completamente acabado, plenamente montado, en el que no falte ninguna parte. Esta posición es manifiestamente absurda. A este respecto no hay acuerdo entre los propios reclamantes.

4.503 China señala a la atención del Grupo Especial este aparente desacuerdo entre los reclamantes porque arroja luz sobre dos aspectos importantes de la aplicación de la RGI 2 a). En primer lugar, los reclamantes no pueden razonablemente afirmar que hay una "clara separación" entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles. En segundo lugar, este aparente desacuerdo entre las partes pone de relieve el contexto crítico que la RGI 2 a) proporciona para resolver la relación entre los artículos completos y las partes de esos artículos.

4.504 Para que las disposiciones arancelarias de China concernientes a los vehículos automóviles tengan algún sentido es evidente que China *tiene* que aplicar la RGI 2 a) para resolver la relación entre parte y todo. Por consiguiente, los argumentos de los reclamantes contra las medidas impugnadas no pueden basarse en el hecho de que China haya establecido una línea divisoria entre los vehículos automóviles y sus partes. Antes bien, los argumentos de los reclamantes contra las medidas impugnadas tienen que centrarse en *el lugar* donde China ha trazado esa línea.

4.505 China considera que la principal cuestión objeto de esta diferencia es si las autoridades aduaneras pueden clasificar múltiples expediciones de partes y componentes sobre la base de su montaje común para formar un solo artículo.

4.506 A juicio de China, la resolución de esta cuestión de forma o contenido depende de tres consideraciones: 1) la interpretación de las palabras "éste presente" en la RGI 2 a); 2) lo que los propios reclamantes practican y reconocen por lo que respecta a la aplicación de la RGI 2 a) a múltiples expediciones; y 3) las prácticas de los reclamantes y otros Miembros de la OMC por lo que respecta a las medidas para impedir la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a los artículos completos.

4.507 Concretamente, lo que hay que interpretar es si las palabras "éste presente" permiten a las autoridades aduaneras basar una determinación de clasificación en pruebas de que una expedición de partes y componentes está relacionada con otras expediciones de partes y componentes debido a su montaje común para formar un solo artículo. Ya en el decenio de 1960, el Comité de Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (el precursor de la OMA) decidió que la aplicación de la RGI 2 a) a las mercancías montadas a partir de múltiples expediciones de partes y componentes, con inclusión de las partes y componentes procedentes de distintos países, era una cuestión que "debía solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional". En 1995, el Comité del SA reafirmó esa interpretación anterior de la RGI 2 a) en el contexto del SA.

4.508 Con arreglo al artículo 8 del Convenio del SA, cualesquiera "criterios relativos a la interpretación del Sistema Armonizado y las recomendaciones encaminadas a asegurar la interpretación y aplicación uniforme del Sistema Armonizado" que el Comité del SA adopte "se considerarán aprobadas" por la OMA si ningún miembro se opone a su adopción dentro de un

período determinado. La decisión de 1995 concerniente a la interpretación de la RGI 2 a) fue adoptada unánimemente por el Comité del SA, y ningún miembro se opuso a su adopción dentro del período determinado. Es, por tanto, una interpretación autorizada de la RGI 2 a) adoptada por la OMA.

4.509 Como ha explicado China en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, el Órgano de Apelación ha confirmado expresamente la pertinencia de las decisiones sobre la interpretación de las Reglas interpretativas generales adoptadas por el Comité del SA y por la propia OMA. En el presente caso, la OMA ha adoptado una interpretación de la RGI 2 a) que es directamente pertinente para la cuestión interpretativa sometida a la consideración del Grupo Especial. La consecuencia necesaria de la decisión de la OMA es que las palabras "éste presente" no impiden tener en cuenta si las partes y componentes incluidos en una expedición en particular están relacionados con otras expediciones de partes y componentes debido a su montaje común para formar un artículo completo.

4.510 De hecho, si no hubiera algún medio para hacer efectivas las fronteras entre partes y todo que las autoridades aduaneras establecen de conformidad con la RGI 2 a), un importador podría escoger la clasificación arancelaria que prefiriera incluso para una *sola* expedición de partes y componentes. En la práctica, la RGI 2 a) no satisfaría ninguna finalidad del SA.

4.511 China no cree que los reclamantes hayan presentado una interpretación alternativa plausible de las palabras "éste presente" que sea compatible con la interpretación adoptada por la OMA o con la finalidad de la norma en el marco del SA. No es sorprendente que su estrategia preferida consista en tratar de evitar las repercusiones de la interpretación de la OMA descartándola por considerar que "no es jurídicamente vinculante". Estos intentos de descartar la significación de la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por la OMA pasan por alto tres aspectos importantes. En primer lugar, como se explica más arriba, el Órgano de Apelación se ha remitido expresamente a interpretaciones de las Reglas interpretativas adoptadas por el Comité del SA y la OMA como elementos pertinentes para la evaluación por un grupo especial de la manera en que dichas Reglas afectan a la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro. En segundo lugar, los reclamantes no han tenido en cuenta el artículo 8 del Convenio del SA, con arreglo al cual se considera que las interpretaciones de las Reglas interpretativas adoptadas por el Comité del SA han sido aprobadas por la OMA si ningún miembro se opone a su adopción. En tercer lugar, y más fundamentalmente, su argumento pasa por alto la finalidad misma de la decisión. La interpretación adoptada por la OMA no es por su propia naturaleza "vinculante" para los miembros de la OMA en el sentido de que los obligaría a llegar a una determinación específica en materia de clasificación sobre la base de las circunstancias de cada caso en particular. La importancia de la interpretación de la OMA, en cuanto que pertinente para esta diferencia, es que las palabras "éste presente" no *impiden* aplicar la RGI 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes, con independencia de que un miembro de la OMA en particular opte o no por aplicar la RGI 2 a) de ese modo.

4.512 La segunda línea de defensa de los reclamantes consiste en caracterizar indebidamente la interpretación de la RGI 2 a) adoptada por la OMA. Extrañamente, los reclamantes se centran en la decisión del Comité del SA en la medida en que guarda relación con los envíos fraccionados, y prácticamente no prestan atención alguna a esa decisión en cuanto que guarda relación con la "clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".

4.513 A pesar de todos los esfuerzos desplegados para oscurecer la cuestión, los reclamantes no pueden refutar la única lectura inequívoca de la interpretación de la RGI 2 a) por la OMA: que la clasificación de productos montados a partir de múltiples expediciones de partes y componentes es una cuestión que ha de decidir cada país de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales.

4.514 Como China demostrará seguidamente, la credibilidad de la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes sufre un nuevo golpe cuando se compara con sus propias declaraciones y prácticas. Las declaraciones y prácticas de los propios reclamantes no están plenamente de acuerdo con su interpretación de la RGI 2 a) tal como se ha presentado al Grupo Especial en este asunto.

4.515 Como demostró China en su Primera comunicación escrita, las medidas que ha adoptado para impedir la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles son indistinguibles de las medidas que otros Miembros de la OMC, entre ellos los reclamantes, han adoptado para impedir la evasión tanto de los derechos de aduana propiamente dichos como de los derechos antidumping. Es importante recordar la finalidad específica con la que China citó la práctica de los Miembros de la OMC por lo que respecta a las medidas para impedir la elusión de derechos antidumping. La práctica ulterior que China ha establecido es que los Miembros de la OMC han adoptado medidas para abordar los casos en los que un artículo completo está sujeto a un tipo del derecho más elevado que el tipo del derecho aplicable a las partes y componentes de ese artículo.

4.516 La práctica ulterior que China ha establecido, y que ninguna parte ha negado, es que los Miembros de la OMC han adoptado medidas para velar por que la importación y el montaje de partes y componentes no pueda utilizarse para evadir el pago de los tipos del derechos más elevados aplicables al artículo completo. Lo único que hay que determinar es si la validez de esa práctica, desde la perspectiva de la OMC, debe depender de la *clase* de derecho que da lugar a la diferencia de los tipos aplicables al artículo completo y las partes de ese artículo.

4.517 La afirmación básica de los reclamantes es que "los derechos antidumping y la elusión de dichos derechos se rigen por las normas del artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo Antidumping, no por el artículo II del GATT de 1994". El problema de esa afirmación es que de hecho no existen en el artículo VI del GATT de 1994 ni en el Acuerdo Antidumping "normas" que aborden la cuestión de si los Miembros de la OMC pueden imponer derechos antidumping a las importaciones de partes y componentes de un producto que está sujeto a una medida antidumping. La sugerencia de que las "normas" del artículo VI y el Acuerdo Antidumping "reconocen jurídicamente" esa práctica, en contraste con las "normas" del artículo II, es simplemente falsa.

4.518 Los reclamantes también invocan la finalidad correctiva de los derechos antidumping como razón por la que la resolución de las cuestiones de las partes o el todo y la forma o el contenido debe ser distinta en el contexto de los derechos antidumping y en el de los derechos de aduana propiamente dichos. Esto es, a juicio de China, una curiosa forma de razonamiento orientado a los resultados. No cabe discutir que los derechos de aduana propiamente dichos obedecen a una "finalidad". El problema que plantea el argumento de la "finalidad correctiva" de los reclamantes es que éstos aún no han explicado por qué la *finalidad* de los derechos antidumping es más importante que la *finalidad* reconocida de los derechos de aduana propiamente dichos.

4.519 Los Estados Unidos sugieren que hay alguna diferencia significativa entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping porque estos últimos se definen por referencia al alcance de la investigación, no por referencia a las líneas arancelarias. Esto, a su vez, representa otra distinción que no supone una diferencia. Las medidas antidumping y las disposiciones arancelarias atañen ambas a productos específicos.

4.520 Por último, los reclamantes se remiten a la *Decisión sobre las medidas contra la elusión* adoptada en la conclusión de la Ronda Uruguay en apoyo de su opinión de que las medidas para impedir la elusión de los derechos antidumping son "distintas". Parece, sin embargo, que los reclamantes no están de acuerdo sobre lo que esa decisión significa. Las Comunidades Europeas, por

su lado, afirman que la *Decisión sobre las medidas contra la elusión* "reconoce que *no se han definido* normas uniformes sobre la antielusión de las medidas antidumping". Esto sugeriría que no hay normas que o bien permitan o prohíban la aplicación de derechos antidumping a las partes y componentes de un producto que está sujeto a una medida antidumping.

4.521 Los reclamantes no han establecido por qué las prácticas de los Miembros de la OMC por lo que respecta a los derechos antidumping (o los derechos compensatorios) no son pertinentes para la interpretación de la Lista de concesiones de China y para un examen de los tipos de medidas que China puede adoptar para impedir la evasión del tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles que negoció.

4.522 El Órgano de Apelación ha reconocido que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994, que se enuncia en el artículo II, es mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro". También ha observado que se pretende que las concesiones arancelarias negociadas por los Miembros se basen en "la reciprocidad [y en] mutuas ventajas".

4.523 Como ha explicado China, interpretar las palabras "vehículos automóviles" que figuran en la Lista de concesiones de China de manera que preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho más elevados consolidados que China negoció para los vehículos automóviles es compatible con ese objeto y fin del GATT de 1994. Por el contrario, la conclusión lógica de los argumentos de los reclamantes por lo que respecta al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo es que las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles *nunca* serían aplicables. Esa conclusión en modo alguno puede ser compatible con el objeto y fin de preservar el valor de concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas. La resolución efectiva de la relación aduanera entre un artículo completo y partes de ese artículo no plantea un riesgo sistémico para la seguridad de las concesiones arancelarias con arreglo al artículo II ni para las disciplinas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III. Como ha explicado China, la resolución de esta cuestión no lleva a concluir que los Miembros pueden clasificar los artículos sobre la base de su uso final, y no lleva a concluir que los Miembros pueden imponer medidas discriminatorias a los productos importados simplemente caracterizando las medidas como medidas en frontera sujetas al artículo II. Lo que China afirma es simplemente que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones y lograr su observancia de conformidad con las normas del SA y de conformidad con el principio de que las disposiciones arancelarias deben tener efectos significativos.

3. Las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994

4.524 China considera que las partes han llegado a un acuerdo sustancial sobre los principios pertinentes para determinar si una medida o carga concreta está sujeta a las disciplinas del artículo II o a las disciplinas del artículo III. Como explicará China más abajo, las medidas y cargas que China está autorizada a adoptar en el marco del artículo II no pueden impugnarse al amparo del artículo III o del Acuerdo sobre las MIC.

4.525 Las palabras "al ser importados" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II no se limitan al momento y el lugar exacto en que los productos procedentes de otro país atraviesan la frontera. Como el alcance del artículo II no está definido por el momento o el lugar en que la carga se recauda, tiene que haber alguna otra base para determinar si una carga o medida en particular es aplicable a los productos importados "al ser importados" en el territorio aduanero de un Miembro. Con arreglo a esa interpretación de las palabras "al ser importados", la caracterización de una carga en particular en relación con el artículo II dependerá de la *razón* o el *evento* que activó la imposición de

la carga. Si las medidas contribuyen a la satisfacción de una "obligación aduanera válida", serán medidas que están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT de 1994.

4.526 Esta investigación centra de nuevo el análisis en la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para los "vehículos automóviles", y en particular en la cuestión de si China puede clasificar múltiples expediciones de partes y componentes de automóviles sobre la base de su montaje común para formar un artículo completo. Parte importante de este análisis es el sentido de las palabras "éste presente" en la RGI 2 a), así como la práctica de otros Miembros de la OMC para resolver la relación entre artículos completos y partes de esos artículos en el contexto de la administración aduanera. Con arreglo al Decreto Nº 125, el hecho de que una expedición de partes de automóviles es una en una serie de expediciones conexas de partes de automóviles es evidente a la luz de la declaración a la aduana cuando las mercancías se presentan en la frontera. Al declarar que una expedición de partes de automóviles está destinada a un modelo de vehículo registrado, el fabricante está declarando 1) que la expedición es una en una serie de expediciones de partes de automóviles que el fabricante montará para fabricar un vehículo automóvil específico; y 2) que por medio de esa serie de expediciones el fabricante importará un grupo de partes y componentes de automóviles que en su totalidad presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Por esas razones, las cargas que China establece y recauda de conformidad con el Decreto Nº 125 contribuyen a la satisfacción de una obligación aduanera válida.

4.527 El hecho de que las medidas impugnadas no constituyan una forma de reglamentación interior y no impongan cargas interiores, en el sentido del artículo III del GATT de 1994, refuerza la conclusión de que las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II. La delimitación entre los artículos II y III del GATT de 1994 requiere una comprensión adecuada de los términos "importación" e "importados". Hasta que se hayan completado las formalidades aduaneras previstas en la medida impugnada, la CGA mantiene el control aduanero sobre esas entradas de mercancías, y las partes y componentes no están en libre circulación dentro de China. Por consiguiente, los derechos de aduana no son cargas que China imponga a las partes y componentes de automóviles procedentes de otros países después de que hayan sido "importados".

4.528 El Grupo Especial deberá resolver una cuestión previa crítica concerniente a la caracterización de las medidas impugnadas que guarda relación con los derechos y obligaciones que corresponden a China en virtud de los artículos II y III del GATT de 1994. China ha demostrado más arriba que las medidas impugnadas están sujetas a las disciplinas del artículo II porque imponen cargas que China está facultada para imponer por razón de la importación de productos en su territorio aduanero y guardan relación con esas cargas. China ha demostrado también que las medidas impugnadas imponen cargas a los productos "al ser importados" en su territorio aduanero, y no a productos "importados". China considera que las medidas impugnadas, si están sujetas a las disciplinas del artículo II, no pueden analizarse en el marco del artículo III del GATT de 1994 o del Acuerdo sobre las MIC.

4.529 Los Estados Unidos opinan que la caracterización de las cargas que China recauda en virtud de las medidas impugnadas es irrelevante para determinar si esas cargas están sujetas a las disciplinas del artículo III. Parece que el Canadá, como mínimo, rechaza sin reservas el argumento de los Estados Unidos. China considera que si una medida en particular aplica y recauda una carga que un Miembro está *facultado* para imponer de conformidad con el artículo II, no puede darse la circunstancia de que esa misma carga deba estar en conformidad con las prescripciones del artículo III. En *CE - Banano III*, asunto en el que se apoyan los Estados Unidos, el Órgano de Apelación no constató que los *mismos* aspectos de una medida en particular puedan estar sujetos, simultáneamente, a las prescripciones tanto del artículo II como del artículo III. El informe del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* confirma la importancia crítica de la identificación de la

finalidad específica de una medida o carga en particular en relación con los derechos y obligaciones que corresponden a un Miembro en virtud del artículo II y el artículo III.

4.530 El Canadá, aunque rechaza la alegación de los Estados Unidos de que la caracterización de una carga es irrelevante para determinar si esa carga debe analizarse en el marco del artículo II o el artículo III, sostiene que "las cargas *administrativas* impuestas por las medidas a las partes de automóviles importadas tienen que evaluarse en el marco del párrafo 4 del artículo III". Una vez más, China considera que si un Miembro impone un procedimiento aduanero para velar por la recaudación de derechos de aduana que está facultado para imponer conforme a sus compromisos en el marco del artículo II, esas medidas son necesariamente medidas aduaneras. Los procedimientos aduaneros no infringen el artículo III simplemente porque el importador pueda considerar que esos procedimientos son gravosos.

4.531 Las Comunidades Europeas afirman que "el Acuerdo sobre las MIC no requiere una evaluación preliminar de si una medida es una 'medida en frontera' o una 'medida interior". Para establecer la existencia de una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, el Miembro reclamante tiene que demostrar la aplicación de una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio "que es incompatible con las disposiciones del artículo III o el artículo XI del GATT de 1994". Ni las CE ni ninguna otra parte han alegado que se haya infringido el artículo XI del GATT de 1994. Por consiguiente, la alegación de las Comunidades Europeas al amparo del Acuerdo sobre las MIC tiene que basarse en su alegación de que las medidas impugnadas infringen el artículo III del GATT de 1994. Para establecer la existencia de una infracción del artículo III, las Comunidades Europeas tienen que demostrar que las medidas en litigio son "medidas interiores". Por consiguiente, China no ve fundamento alguno en la posición de las CE de que el Acuerdo sobre las MIC, en contraste con el GATT de 1994, no requiere una determinación previa de si las medidas en litigio están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II o el artículo III.

4. Los reclamantes no han acreditado *prima facie* un incumplimiento del compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

4.532 Los reclamantes no han acreditado *prima facie* un incumplimiento del compromiso que China asumió en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Uno de los elementos necesarios de esa alegación es la demostración de que China ha creado líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. Los reclamantes no han demostrado que China haya creado líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD/SKD. Por consiguiente, esa alegación debe rechazarse. China estima que el Grupo Especial debe poner fin aquí a su análisis, ya que es evidente que la alegación de los reclamantes al amparo del párrafo 93 carece de fundamento.

5. Los reclamantes no han establecido la existencia de una infracción del Acuerdo SMC

4.533 China no entiende en qué se basa la alegación de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas relativa a los ingresos no recaudados, en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Órgano de Apelación ha afirmado que "la comparación en virtud del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* debe hacerse necesariamente entre las normas fiscales contenidas en la medida impugnada y otras normas fiscales del Miembro en cuestión". El problema básico del argumento de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas es que no han conseguido "identifica[r] y examina[r] situaciones fiscales que sea adecuado comparar".

6. Las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial identificara cualquier infracción de los Acuerdos abarcados

4.534 China considera que las medidas impugnadas interpretan debidamente y confieren eficacia a sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles, de conformidad con las normas del SA y de conformidad con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares, y que, por consiguiente, son plenamente compatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II del GATT de 1994.

4.535 China ha explicado que en este caso la cuestión de la "elusión" está relacionada con la necesidad de velar por una clasificación arancelaria adecuada de las partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Parece que el Canadá y los Estados Unidos al menos reconocen que dividir las partes y componentes en múltiples expediciones puede constituir una forma de "evasión arancelaria".

4.536 China no cree que los Miembros de la OMC tengan que recurrir al apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 para interpretar y aplicar sus aranceles de aduanas de conformidad con el SA. Sin embargo, el Grupo Especial podría estimar que China necesita un fundamento distinto, en el marco de la normativa de la OMC, para aplicar sus disposiciones arancelarias relativas a los vehículos automóviles. El Grupo Especial podría también constatar que, contrariamente a las explicaciones de China, las normas del SA no ofrecen un fundamento para que China confiera efectos significativos a los tipos del derecho más elevados que negoció para los vehículos automóviles, porque esas normas no justifican que China haga distinciones entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles, ya sea en una expedición o en múltiples expediciones. Por último, el Grupo Especial podría constatar que uno o más elementos de las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de cargas interiores, o constituyen de otro modo una forma inadmisible de tributación interior o reglamentación interior, en infracción del artículo III del GATT de 1994 o del Acuerdo sobre las MIC. En cualquiera de esos casos, o con respecto a cualquier otra infracción de los Acuerdos abarcados que el Grupo Especial pueda identificar, China considera que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.

4.537 Los reclamantes no pueden discutir de forma creíble, a estas alturas del procedimiento, que se plantea una legítima y compleja cuestión de clasificación arancelaria y administración aduanera en lo concerniente a la relación entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. Además, China ha demostrado que sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles son en lo fundamental inaplicables si no hay algún medio de definir y hacer efectiva la frontera entre los vehículos automóviles y las partes de los vehículos automóviles. Si China no dispusiera de ningún medio para eludir las posibles argucias de los importadores, éstos nunca tendrían que pagar los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles. De hecho, en China no entraría ningún "vehículo automóvil", sino sólo "partes".

4.538 China considera que la RGI 2 a), tal como ha sido interpretada por la OMA, ya ha resuelto estas cuestiones de interpretación y aplicación en materia aduanera, como la de "partes o todo" y la de "forma o contenido". Sin embargo, si la RGI 2 a) no existiera, China (así como otras autoridades aduaneras) todavía necesitaría un medio para definir y hacer efectiva la frontera entre partes y todo. Eso es lo que hacen las medidas impugnadas: logran la observancia efectiva de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles definiendo lo que constituye un vehículo automóvil en cuanto que algo distinto de las partes de un vehículo automóvil, y haciendo efectiva esa

frontera con independencia de la manera en que el importador estructure o documente sus transacciones de importación.

4.539 En su Primera comunicación escrita, China pasó revista a la jurisprudencia concerniente al sentido de la palabra "necesarias" en el apartado d) del artículo XX. En resumen, el Órgano de Apelación ha afirmado que la palabra "necesarias" requiere un proceso de sopesar y confrontar: 1) la importancia relativa de los intereses o valores a los que sirve la medida impugnada; 2) la contribución de la medida a la consecución de los fines que persigue; y 3) los efectos restrictivos en el comercio internacional. La medida impugnada tiene que compararse con otras medidas compatibles con la OMC razonablemente disponibles.

4.540 Por lo que respecta al primer factor, no cabe duda de que la recaudación de ingresos fiscales es un interés importante de los Miembros de la OMC, y especialmente de los Miembros que son países en desarrollo. De manera análoga, la aplicación de las concesiones arancelarias negociadas es también un objetivo importante para los Miembros, y en particular para los países en desarrollo Miembros. Por lo que respecta al segundo factor, China ha presentado pruebas claras de que las medidas impugnadas promueven el objetivo de China de velar por la aplicación efectiva de las disposiciones arancelarias relativas a los vehículos automóviles. China ha documentado modelos de vehículos automóviles específicos que se montan en China con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, y que se importan en China en múltiples expediciones. De no existir las medidas impugnadas, los fabricantes de automóviles evadirían el pago de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles debido a la manera en que han estructurado sus importaciones de partes y componentes para ésos y otros modelos de vehículos. China también ha presentado pruebas de que la circunstancia específica a que hacen referencia los Estados Unidos -un fabricante de automóviles "que está fraccionado una expedición CKD en dos o más cajas separadas"- es una circunstancia específica a la que las medidas impugnadas han dado respuesta. Aunque China no cree que esa sea la *única* circunstancia en que las autoridades aduaneras pueden dar respuesta a la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a un artículo completo, sí es, desde luego, una circunstancia que las medidas impugnadas abordan. Por lo que respecta al tercer elemento del criterio de "necesidad", China ya ha observado que las medidas no afectan significativamente a las importaciones de vehículos automóviles o de partes de vehículos automóviles salvo en el hecho, totalmente legítimo, de que los importadores tienen que pagar los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles cuando importan grupos de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. A pesar de la "carga" que los reclamantes alegan que las medidas imponen, los principales fabricantes de automóviles y de partes de automóviles han comunicado que las medidas tienen poca o ninguna repercusión en sus operaciones en China. Los únicos fabricantes de automóviles afectados son los que montan en China vehículos automóviles con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

4.541 Finalmente, y por lo que respecta la existencia de alternativas compatibles con la OMC razonablemente disponibles, China ya ha explicado por qué las medidas impugnadas no son incompatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II ni con las normas del SA. Como la premisa de este examen es que el Grupo Especial haya constatado lo contrario, al menos en algún aspecto, China no cree que haya alternativas razonablemente disponibles para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles.

4.542 El preámbulo del artículo XX permite a los Miembros de la OMC invocar las excepciones generales enumeradas en los apartados a)-j) "a reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio

internacional ...". Las medidas impugnadas no discriminan entre países en los que prevalecen las mismas condiciones. Las medidas impugnadas son igualmente aplicables a todas las partes y componentes importados, con independencia de su origen. Las medidas no entrañan discriminación, y mucho menos discriminación que sea arbitraria o injustificable, en relación con países en los que prevalecen las mismas condiciones. Las medidas impugnadas tampoco constituyen una restricción encubierta al comercio internacional.

4.543 En relación con el preámbulo del artículo XX y la declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones*, China considera que lo que el Grupo Especial ha de determinar es si China ha trazado esas líneas de manera que preserva las disposiciones arancelarias que negoció para los vehículos automóviles, confiriendo al mismo tiempo un efecto significativo a sus tipos arancelarios separados para las partes y componentes de vehículos automóviles. China sostiene que el equilibrio que ha establecido con las medidas impugnadas es razonable y tiene "debidamente en cuenta tanto las obligaciones legales de la parte que invoca la excepción como los derechos legales de las demás partes interesadas". China está facultada para hacer efectivas sus disposiciones arancelarias aplicables a los vehículos automóviles y para velar por que el contenido prevalezca sobre la forma, al tiempo que los reclamantes seguirán exportando a China grandes cantidades de partes de automóviles que en modo alguno están afectadas por las medidas y que están sujetas a los tipos del derecho aplicables a las partes.

4.544 Con arreglo al artículo 29 del Decreto Nº 125, un fabricante de automóviles que compre a un tercero en China partes y componentes importados y utilice esas partes y componentes para montar un modelo de vehículo registrado estará obligado a pagar la diferencia entre la cuantía de cualquier derecho que el importador ya haya pagado en relación con la importación de esas partes y componentes y el tipo del derecho aplicable a un grupo de partes y componentes importados que presente las características esenciales de un vehículo automóvil. China considera que cualesquiera cargas que recaude de conformidad con el artículo 29 del Decreto Nº 125 están relacionadas con la administración y aplicación de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, en cuanto que atañen a la clasificación adecuada de un grupo específico de partes y componentes importados que presentan, en su totalidad, las características esenciales de un vehículo automóvil. China ha reconocido, no obstante, que ese aspecto del Decreto Nº 125 es conceptualmente distinto en relación con el artículo II, porque en la mayoría de los casos el importador original de esas partes y componentes procedentes de un tercero ya ha completado las formalidades aduaneras que afectan a esas importaciones, por lo que las mercancías ya no están sujetas a control.

4.545 China considera que el artículo 29 del Decreto Nº 125 está justificado al amparo del apartado d) del artículo XX por razones similares a las arriba expuestas. De no existir el artículo 29 del Decreto Nº 125, los fabricantes de automóviles podrían evadir el pago de los derechos aplicables a los vehículos automóviles completos organizando la importación de partes y componentes a través de sus proveedores. Como China explicó en la primera reunión sustantiva, esto afecta especialmente a la rama de producción de automóviles, habida cuenta de la estrecha relación comercial entre los fabricantes de automóviles y los proveedores de partes.

7. Conclusión

4.546 Por las razones expuestas en esta comunicación, China solicita al Grupo Especial que rechace las alegaciones formuladas por las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá.

M. DECLARACIÓN ORAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

4.547 El presente asunto atañe a unas prescripciones en materia de contenido nacional y a una discriminación contra productos importados que infringen flagrantemente el Acuerdo sobre las MIC y el artículo III del GATT de 1994. No se trata de un asunto técnico concerniente a la clasificación arancelaria, como China desearía, a pesar de que incluso sus argumentos relativos a la clasificación arancelaria carecen de fundamento. El presente asunto atañe a medidas proteccionistas que infringen los principios más básicos de todo el sistema establecido por el Acuerdo sobre la OMC.

2. La rama de producción de vehículos automóviles

4.548 Como las Comunidades Europeas ya han demostrado en muchas ocasiones[56], China trata de presentar un cuadro de la rama de producción de vehículos automóviles que no guarda relación alguna con la realidad. Los vehículos y sus partes jamás son fabricados en un país y por una empresa y sus filiales, y después expedidos a China en partes para su mero montaje en China con la única finalidad de eludir el pago de los tipos arancelarios más elevados impuestos por China a los vehículos completos. En la economía global ese modelo empresarial es simplemente impensable para los fabricantes de vehículos, que necesariamente tienen que recurrir a fabricantes de partes muy especializados ubicados en casi todas las regiones del mundo.

4.549 Debido a la feroz competencia, los fabricantes de vehículos están obligados a normalizar la producción de sus modelos con objeto de alcanzar volúmenes de producción suficientes para generar economías de escala, que son absolutamente vitales para mantenerse competitivo. Muchas partes sirven no sólo para distintos modelos del mismo fabricante, sino también para distintos modelos de distintos fabricantes.

4.550 La identificación de las partes importadas que corresponden a un modelo de vehículo específico dado es una condición totalmente ficticia impuesta por las medidas. La estrategia empresarial normal de un fabricante de vehículos conlleva la realización de pedidos de partes a granel; algunas de esas partes se utilizarán en la fabricación de distintos modelos de vehículos, y otras como piezas de repuesto. Con arreglo a las medidas, esas partes idénticas quedarán sujetas a cargas totalmente distintas en función de su uso final en China, y especialmente en función de si están incorporadas a un modelo de vehículo que contiene una determinada combinación o proporción de partes fabricadas en China.

3. Las disposiciones aplicables

a) ¿Se plantea una cuestión previa? El Acuerdo sobre las MIC como respuesta

4.551 Como las Comunidades Europeas han demostrado reiteradamente, en el procedimiento del Grupo Especial no se plantea una cuestión previa a efectos del examen del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Esa disposición no requiere un análisis *ex ante* de si una medida es una medida interior o una medida en frontera. A tenor de su texto inequívoco, todo lo que requiere es un examen de si las medidas impugnadas son a) medidas en materia de inversiones, b) relacionadas con el

[56] Véanse, entre otras cosas, los párrafos 9 a 17 y 68 a 74 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, los párrafos 4 a 8 de la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta del Grupo Especial, y los párrafos 8 a 19 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

comercio, y c) incluidas en la lista ilustrativa. Si -como las medidas de China- están incluidas en ambos párrafos de la lista ilustrativa, deberá considerarse que están incluidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 y que infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.

b) El artículo III frente al artículo II del GATT de 1994

4.552 En su comunicación de réplica, China afirmó que a su juicio "las partes han llegado a un acuerdo sustancial sobre los principios pertinentes para determinar si una medida o carga concreta está sujeta a las disciplinas del artículo II o a las disciplinas del artículo III".[57] Esto no es cierto. Mientras que China sigue recurriendo a un puro formalismo, como la participación de las autoridades "aduaneras", los denominados "depósitos" y otras etiquetas impuestas con arreglo a su legislación interna, a fin de incluir sus medidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994, las Comunidades Europeas han demostrado, sobre la base de criterios sustantivos claros, por qué las medidas de China son medidas interiores comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994, y no derechos de aduana propiamente dichos impuestos a los productos "al ser importados".[58]

4.553 En primer lugar, las cargas impuestas a las partes de automóviles importadas no se determinan en el momento o el lugar de la importación, sino internamente, tras el montaje y la fabricación, es decir, en una etapa significativamente más tardía.

4.554 En segundo lugar, las medidas de China no imponen cargas a los productos "al ser importados", ya que las cargas no son pagaderas debido a la importación de las partes de automóviles, sino debido a otros eventos y criterios internos. Su imposición depende de si "el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos" (artículo 28 del Decreto Nº 125), lo que a su vez depende de si las partes importadas se han incorporado para formar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional.

4.555 En tercer lugar, el hecho de que las medidas sólo se apliquen directamente a los fabricantes de vehículos, y no a los importadores de partes de automóviles, constituye un ejemplo más del carácter interno de las medidas.

4.556 Sin embargo, el hecho de que las medidas de China sean medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994 no significa que el artículo II del GATT de 1994 no desempeñe ningún papel para la resolución de esta diferencia.

4.557 En primer lugar, las Comunidades Europeas estiman que el trato normalizado de determinados juegos de piezas CKD y SKD con arreglo al artículo 2 del Decreto Nº 125 podría examinarse únicamente como una infracción del artículo II del GATT de 1994, mientras que el resto de las medidas infringen, además del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994. En segundo lugar, las Comunidades Europeas opinan que la incompatibilidad de las medidas de China con la Lista de concesiones de China desempeña un papel importante en el marco del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, que China invoca, si bien de manera muy superficial, como defensa subsidiaria.

[57] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 100.
[58] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 35 a 56.

4. El artículo II del GATT de 1994

4.558 La interpretación de las palabras "éste presente" expuesta por la Secretaría de la OMA en el punto 1 de la respuesta es en lo fundamental idéntica a la posición adoptada por las Comunidades Europeas en el presente procedimiento y por el Órgano de Apelación en su informe *CE - Trozos de pollo*. Es más, cualquier otra respuesta habría sido muy sorprendente. Según la Secretaría de la OMA, la expresión "éste presente" alude al "momento en que las mercancías son presentadas a la aduana u otras autoridades con el fin de clasificarlas en el arancel o en las nomenclaturas estadísticas comerciales". El Órgano de Apelación ha enunciado ese principio en términos similares afirmando lo siguiente: "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera".[59]

4.559 La interpretación de la ahora tan famosa decisión de 1995 del Comité del SA también queda aclarada. La respuesta demuestra de una vez por todas que China ha inventado totalmente su teoría de las "múltiples expediciones". La Secretaría de la OMA ha aclarado ahora que la expresión "elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en esa decisión no guarda relación alguna con la teoría de las "múltiples expediciones" que China ha inventado a los efectos de este procedimiento del Grupo Especial.

5. El apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

4.560 Las Comunidades Europeas opinan que es más adecuado abordar los argumentos de China relativos al artículo II del GATT de 1994 en el marco del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994. Ello es así porque a nuestro juicio no cabe duda alguna de que las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994.

4.561 Los argumentos expresos de China relativos al apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 son muy escuetos tanto en su Primera como en su Segunda comunicación escrita. Son manifiestamente insuficientes para satisfacer las obligaciones probatorias de China, por lo cual el análisis debe detenerse aquí. Como cuestión de principio, no incumbe a las partes reclamantes desarrollar más a fondo las referencias que China hace de pasada al apartado d) del artículo XX.

4.562 En cualquier caso, China no ha demostrado que en realidad exista un problema de evasión arancelaria que tenga que abordarse. En segundo lugar, las medidas, para estar justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, tendrían que ser necesarias para lograr la observancia del pago del derecho del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos. Sin embargo, como las Comunidades Europeas han demostrado en su Primera y su Segunda comunicaciones escritas, las medidas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el fijado en la Lista de China. Las medidas no pueden ser adecuadas para aplicar el arancel de China, dado que imponen cargas que están directamente en conflicto con dicho arancel, en lugar de contribuir a su aplicación.

4.563 Por lo que respecta a los argumentos formulados de pasada por China en relación con el preámbulo del artículo XX del GATT de 1994, cabe señalar que se presentaron por primera vez en la Segunda comunicación escrita de China, lo que no es sino una demostración más de la táctica de China de demorar o evitar que se aborden cuestiones difíciles. Por tanto, y habida cuenta de que China en modo alguno ha satisfecho la primera condición para una justificación provisional con arreglo al artículo XX, bastará con hacer un par de observaciones.

[59] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.

4.564 En *Estados Unidos - Gasolina*, el Órgano de Apelación afirmó que el objeto y fin del preámbulo del artículo XX es evitar el uso indebido o el abuso de las excepciones del artículo XX.[60] Incluso una restricción que satisfaga formalmente los requisitos de una de las excepciones enumeradas específicamente en el artículo XX, cosa que no ocurre en el presente caso, constituirá un abuso si de hecho no es sino un disfraz para encubrir la búsqueda de objetivos restrictivos del comercio.[61] Esto es precisamente lo que China trata de hacer: encubrir el objetivo restrictivo del comercio de sus medidas, que es evidente a la luz de las diversas y claras declaraciones que, en las propias medidas, apuntan directamente al objetivo de proteger la producción nacional de partes de automóviles.[62]

N. DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.565 La comunicación de réplica de China, aunque es extensa, añade muy poco al examen sustantivo de las cuestiones objeto de esta diferencia. Antes bien, la comunicación de China se apoya en su mayor parte en artilugios retóricos. En primer lugar, China recurre a frases hechas retóricas -como "el fondo sobre la forma" y "las partes o el todo". Esas expresiones no figuran en ninguna parte del Acuerdo sobre la OMC, y ni siquiera en el SA, y no ayudan a resolver las cuestiones en litigio. El segundo artilugio retórico utilizado en la Segunda comunicación escrita consiste en caracterizar indebidamente las posiciones de los reclamantes. Muy especialmente, China alega reiteradamente que los reclamantes están de acuerdo con ella sobre varias cuestiones, por lo que éstas ya se han "delimitado", y seguidamente procede a estructurar sus argumentos sobre la base de esas premisas falsas.

1. El artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC

4.566 Como han explicado los Estados Unidos, las medidas de China equivalen a claras incompatibilidades con las obligaciones en materia de trato nacional que corresponden a China en virtud del artículo III del GATT de 1994, y a una prescripción de contenido nacional que es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 1 del artículo 2 y el párrafo 1 a) del Anexo 1 del Acuerdo sobre las MIC. La defensa de China por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el artículo III se basa exclusivamente en el argumento de que sus medidas conllevan la imposición de derechos de aduana, y de que el artículo III no es aplicable a una medida que conlleva la imposición de derechos de aduana. Por lo demás, China ni siquiera ha intentado afirmar una defensa -aparte de un vago recurso al apartado d) del artículo XX- de esos incumplimientos de sus obligaciones en el marco de la OMC.

4.567 En su comunicación de réplica, China expone su argumento de la siguiente forma: "si una medida en particular aplica y recauda una carga que un Miembro está facultado para imponer de conformidad con el artículo II, no puede darse la circunstancia de que esa misma carga deba estar en conformidad con las prescripciones del artículo III". Esa afirmación no tiene fundamento lógico ni se basa en el texto del GATT de 1994. De hecho, es habitual que en las diferencias en el marco del ESD una medida se examine a la luz de las obligaciones establecidas en varias disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. El hecho de que una medida sea o no compatible con una obligación no determina necesariamente si la medida es o no compatible con una obligación distinta.

---

[60] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 22.

[61] Informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*, párrafo 8.236.

[62] Véanse, por ejemplo, los artículos 4 y 52 de la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004.

4.568 China tal vez sugiere que en el artículo II del GATT de 1994 hay algo especial que de algún modo "faculta" (como dice China) a los Miembros a apartarse del cumplimiento de otras obligaciones establecidas en el GATT. Sin embargo, esa cuestión ha sido examinada y rechazada por otros grupos especiales, en el marco del GATT de 1947, y por el Órgano de Apelación en el marco del GATT de 1994. Como se constató en esas diferencias, el artículo II del GATT de 1994 y la Lista de compromisos arancelarios de un Miembro imponen a ese Miembro obligaciones adicionales, y la compatibilidad con esas obligaciones no puede servir para defender incumplimientos de otras obligaciones asumidas en el marco de la OMC.

4.569 Las cargas impuestas por China (ya sean cargas interiores o derechos de aduana) constituyen infracciones inequívocas de los párrafos 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994, así como del Acuerdo sobre las MIC. Ello es así porque el nivel de las cargas impuestas por China aumenta si el contenido nacional del vehículo fabricado en China no supera determinados umbrales. De ese modo, las medidas otorgan un trato menos favorable a las partes importadas con respecto a las leyes que afectan a su venta, compra, distribución o uso en el mercado interior, en el sentido del párrafo 4 del artículo III, e imponen una prescripción de mezcla nacional en el sentido del párrafo 5 del artículo III.

4.570 Considérese un fabricante de vehículos en China que ha importado una parte de un automóvil; llamémosla la Parte A. Con arreglo a las medidas de China, el importador/fabricante deberá constituir una fianza al tipo del 10 por ciento aplicable a las partes. Una vez incluida en las existencias la Parte A, el fabricante tiene que decidir lo que hará con esa parte importada. Puede decidir utilizarla en la producción de un vehículo completo en particular. Sin embargo, siempre deberá tener en cuenta los umbrales de contenido nacional establecidos por China. Si la utilización de la Parte A en un proceso de fabricación diera lugar a que un vehículo superara esos umbrales, todas las demás partes importadas utilizadas en este vehículo quedarían sujetas a la carga del 25 por ciento. Al vincular el aumento de las cargas sobre otras partes a la utilización de la Parte A, las medidas de China sirven como desincentivo para la utilización de la Parte A en la fabricación. Además, ese desincentivo es complementario y distinto del nivel de la carga impuesto a la propia Parte A. Ningún reglamento comparable afecta al uso de una Parte A nacional comparable. Por consiguiente, las medidas de China constituyen una infracción del artículo III, en cuanto que legislación que afecta al uso en China de un producto importado.

4.571 China se equivoca al afirmar que los derechos de aduana siempre constituirían "una infracción de los principios de no discriminación establecidos en el artículo III". El mismo tipo de discriminación no es aplicable a los derechos de aduana habitualmente impuestos por los Miembros de la OMC. En otras palabras, el nivel de las cargas sobre otros productos importados no depende de la manera en que una parte importada se utiliza dentro del territorio del Miembro.

4.572 Esta discriminación no se aplica únicamente al "uso" del producto importado, sino también a la "venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior" en el sentido del párrafo 4 del artículo III. Si el importador del ejemplo arriba expuesto fuera en lugar de ello un distribuidor de partes o un productor de partes, el importador querría vender o distribuir la Parte A importada a fabricantes dentro de China. Sin embargo, con arreglo a las medidas de China, un fabricante en China tendrá un desincentivo para comprar la Parte A importada al distribuidor. Por tanto, las medidas de China afectan desfavorablemente a "la venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior" de las partes importadas, sin efectos comparables para las partes nacionales.

2. Cargas interiores o derechos de aduana

4.573 Las cargas adicionales en litigio en esta diferencia son cargas interiores, no "derechos de aduana propiamente dichos". A tenor del informe sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*, las cargas son cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 cuando se basan en el producto tal como se manufactura internamente, con independencia de la etiqueta adoptada por el Miembro que las aplique. En este caso, las cargas impuestas por China no se basan en las mercancías tal como han entrado, sino, en lugar de ello, en el uso de las mercancías para la fabricación de un vehículo dentro del territorio de China. Cuando una parte se presenta en la frontera, China impone una fianza fiscal basada en el tipo del 10 por ciento aplicable a las partes, y sólo aplica la carga suplementaria del 15 por ciento 1) si la parte importada realmente se utiliza en la fabricación de un vehículo, y 2) si la cantidad de contenido importado en ese vehículo excede los umbrales establecidos en las medidas de China. Las medidas de China se centran en la cantidad de contenido nacional en el vehículo finalmente montado; quién, qué, dónde y cómo se importa es irrelevante.

4.574 En su Segunda comunicación, China aduce que sus cargas son iguales a los derechos de aduana normales porque: "La clasificación de la entrada de mercancías y el establecimiento del tipo del derecho aplicable se basan en la condición de las partes y componentes de automóviles cuando entraron y se declararon a la Administración General de Aduanas." Esa afirmación, sin embargo, es incompatible con el contenido real de las medidas de China. La carga se basa en la manera en que la parte realmente se usa internamente, y no en la condición de la parte cuando se importó.

4.575 Los Estados Unidos entienden que China aduce en su comunicación de réplica que ninguna parte ha sido realmente "importada" hasta que, después de la fabricación, se hayan establecido los derechos definitivos, porque desde una perspectiva formal China (en la mayoría de los casos, si bien no en todos) no habrá liquidado -hasta después de la fabricación definitiva de un vehículo completo- la garantía financiera requerida con ocasión de la entrada. Este argumento no es ni puede ser correcto. De otro modo, un Miembro podría evitar las disciplinas del artículo III con la simple treta de estructurar sus leyes aduaneras de manera que ningún producto realmente se "importe" -tal como China propone que se interprete ese término- hasta después de la aplicación de cargas interiores discriminatorias y otras medidas discriminatorias. Por el contrario, la única forma sensata de interpretar el término "importado" en este contexto es sobre la base de su sentido corriente, es decir, el momento en que el producto entra en el territorio aduanero del Miembro.

4.576 Los Estados Unidos se permiten asimismo señalar que si de hecho el Grupo Especial aceptara el aparente argumento de China de que ninguna parte debe considerarse "importada" hasta después de la fabricación, las medidas constituirían restricciones a la importación en el sentido del artículo XI del GATT de 1994, como se alega en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por los Estados Unidos. Ello se debería a que las medidas de China son imperativas para los fabricantes de vehículos que desean importar partes. Además, si esas medidas prohíben la importación de partes hasta que se haya completado el proceso de fabricación, las medidas equivaldrían a restricciones de la capacidad de los fabricantes para importar partes.

3. La RGI 2 a) no proporciona a China una defensa al amparo del artículo II del GATT de 1994

4.577 Las cargas adicionales impuestas por China a las partes importadas son cargas interiores, sujetas a las obligaciones establecidas en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo II del GATT de 1994. Aparte incluso de eso, la RGI 2 a) del SA no proporcionaría a China una defensa de su infracción de sus compromisos arancelarios.

4.578 Como han explicado los Estados Unidos, el argumento de China sobre la clasificación arancelaria, basado en la RGI 2 a), carece totalmente de fundamento. La explicación de los Estados Unidos incluye que la interpretación por China de la RGI 2 a) es incompatible con el objeto y fin del Convenio del SA de establecer normas uniformes en materia de nomenclatura arancelaria con la finalidad de comparar estadísticas comerciales (entre exportaciones e importaciones y entre distintas partes en el Convenio). De hecho, con arreglo a la interpretación de China, las estadísticas comerciales compiladas por los distintos Miembros, así como las estadísticas de importación y exportación, no serían comparables. China en ningún momento ha respondido a esta explicación de la manera en que su interpretación es incompatible con el objeto y fin del Convenio del SA.

4.579 El argumento de China de que sólo su interpretación permitiría que el "fondo" triunfara sobre la "forma" carece de sentido y pasa totalmente por alto la realidad de la fabricación de automóviles moderna. Los fabricantes importan expediciones de partes a granel porque ese es el medio habitual y más eficaz de fabricar automóviles a gran escala, y no porque estén tratando de evitar el pago de los derechos pagaderos sobre las importaciones de juegos de piezas desmontados.

4.580 Los Estados Unidos tienen también tres observaciones que hacer sobre el argumento de China relativo a la consolidación arancelaria basado en la RGI 2 a). En primer lugar, China, en su comunicación, alega reiteradamente que la RGI 2 a) atañe a la cuestión de "las partes o el todo". Esa caracterización de la RGI 2 a) es incorrecta. Antes bien, el SA aborda la cuestión de "las partes o el todo" con arreglo a la nomenclatura arancelaria del SA: es decir, los artículos enteros y las partes (y conjuntos) de artículos se clasifican en partidas separadas. Por consiguiente, la cuestión general de "las partes o el todo" está regulada por la RGI 1, que estipula que los artículos deben clasificarse de conformidad con las correspondientes partidas. En contraste, la RGI 2 a) sólo atañe al uso limitado de la clasificación de artículos presentados desmontados o sin montar todavía, y no aborda la clasificación de las expediciones de partes a granel.

4.581 En segundo lugar, los Estados Unidos reconocen que el Convenio no confiere a la Secretaría de la OMA la función formal de proporcionar interpretaciones definitivas del SA, ni le encomienda que preste asesoramiento definitivo a otros órganos. Observan, no obstante, que en la respuesta de la Secretaría de la OMA a las preguntas del Grupo Especial se reconoce la observación formulada por los Estados Unidos con respecto a la expresión "elementos originarios o procedentes de distintos países", tal como se utiliza en la decisión del Comité del SA citada por China. En particular, el examen por el Comité de los "elementos" que proceden de distintos países tuvo lugar en el contexto de un examen de la aplicación de las normas de origen, y en modo alguno indica que el Comité estuviera examinando una medida (como la de China) que combinaría artificialmente las expediciones a granel de partes procedentes de distintos países con objeto de crear un grupo ficticio de partes a utilizar en el montaje de un vehículo completo.

4.582 En tercer lugar, por lo que se refiere a la presente diferencia el Convenio del SA sólo es pertinente como ayuda para determinar la intención común de los Miembros de la OMC con respecto al compromiso arancelario de China relativo a partes de automóviles específicas, como los radiadores y los frenos. Con independencia de cualesquiera cuestiones planteadas por China con respecto al sentido exacto de las notas interpretativas del SA y los exámenes de las notas interpretativas por la OMA, no hay en el Convenio del SA nada que pudiera justificar una interpretación de los compromisos arancelarios de China en la OMC en virtud de la cual las expediciones a granel de frenos y radiadores deberían ser objeto del mismo trato arancelario que los automóviles enteros.

4. La defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX

4.583 China, como parte que en esta diferencia presenta una defensa afirmativa al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, está obligada a demostrar cada uno de los elementos de esa defensa. China no ha satisfecho esa obligación.

4.584 El argumento básico de China al amparo del apartado d) del artículo XX es que sus medidas son "necesarias para lograr la observancia de las leyes o reglamentos" imprescindibles para recaudar los derechos del 25 por ciento que China está autorizada a imponer, en virtud de sus consolidaciones arancelarias, a la importación de vehículos enteros. China utiliza esas palabras con dos significados muy distintos; ninguno de ellos justifica una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX.

4.585 En primer lugar, China utiliza esas palabras en el sentido de que con arreglo a su arancel de aduanas nacional está obligada a imponer el tipo del derecho aplicable a vehículos enteros a cualquier parte importada cuando esa parte se utilice para fabricar dentro de China un vehículo con un contenido extranjero que supere los umbrales establecidos por las medidas de China. Como han explicado los Estados Unidos, ninguna posible interpretación de las obligaciones en materia de trato nacional asumidas por China en virtud del artículo III, ni de la Lista de China en la OMC, permitiría a China imponer un derecho del 25 por ciento a las expediciones a granel de partes importadas con fines de fabricación. Por consiguiente, la supuesta defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX no se apoya en "leyes y ... reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo" como requiere el apartado d) del artículo XX.

4.586 En segundo lugar, China utiliza las mismas palabras -en virtud de las cuales afirma que está facultada para recaudar el tipo del 25 por ciento aplicable a vehículos enteros- con un significado totalmente distinto: a saber, que China tiene que estar facultada para hacer frente a determinados ejemplos limitados, si bien todavía hipotéticos, de "evasión" (en términos de China), como cuando un juego de piezas CKD se fracciona en dos expediciones, o cuando un vehículo entero se introduce sin neumáticos. Para que todo quede claro, los Estados Unidos hacen saber que no están de acuerdo, como alega China, en que una medida hipotética que tiene por objeto hacer frente a envíos fraccionados de juegos de piezas sería compatible con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC. De hecho, y por lo que respecta a esta diferencia, China no ha adoptado tales medidas, y no procede que los Estados Unidos (o el Grupo Especial) realicen un análisis de medidas hipotéticas y vagamente definidas que China en realidad no ha adoptado.

4.587 Los argumentos presentados por China no satisfacen, por dos razones, el requisito de necesidad enunciado en el apartado d) del artículo XX. En primer lugar, China todavía no ha logrado mostrar un solo caso en el que algún importador haya aplicado alguna vez las prácticas específicas identificadas por China. De hecho, la conducta de China ha demostrado que la evasión arancelaria no le ha preocupado en absoluto. Antes bien, las autoridades chinas han controlado el proceso arancelario obligando a los fabricantes de automóviles a negociar los tipos que serían aplicables a todas las clases de juegos de piezas y partes, siendo los factores clave en el resultado de esa negociación el compromiso del fabricante de invertir en China y la utilización de contenido nacional en el montaje de los vehículos.

4.588 En segundo lugar, el argumento sobre la "elusión" presentado por China no se ajusta al verdadero alcance de las medidas de China. Las medidas de China se aplican ampliamente, de manera que abarcan todas las importaciones de partes a granel con fines de fabricación, no sólo los casos de lo que China llama "evasión arancelaria". Dado el alcance, mucho más amplio, de las medidas que China realmente ha adoptado, no puede considerarse que esas medidas sean "necesarias",

en el sentido del apartado d) del artículo XX, para solventar la preocupación general por la "evasión" invocada por China.

O. DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.589 El Canadá ha explicado en qué modo las medidas son incompatibles con el artículo III del GATT de 1994: con el párrafo 2 del artículo III, al aplicar a las partes de automóviles importadas cargas interiores superiores a las aplicadas a las partes de automóviles nacionales; con el párrafo 4 del artículo III, al otorgar a las partes importadas un trato menos favorable por lo que respecta a las prescripciones que afectan a la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior; y con el párrafo 5 del artículo III, al requerir que cantidades o proporciones determinadas de partes para la fabricación de vehículos en China provengan de fuentes nacionales. Esta prescripción de contenido nacional da lugar, a su vez, a una infracción del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. China no ha abordado esos argumentos. Su posición central sigue siendo una defensa al amparo del artículo XX del GATT de 1994 presentada como un argumento en el marco del artículo II.

4.590 La caracterización indebida que China hace de los argumentos de los reclamantes pasa por alto las alegaciones presentadas al Grupo Especial. Los argumentos de los reclamantes plantean una cuestión fundamental: cómo puede una parte de automóvil convertirse en un vehículo automóvil en virtud de su uso en el mercado interior, cuando no ocurre lo mismo con otra parte idéntica. China no trata esa cuestión. Alega que los reclamantes pretenden negarle el derecho a imponer su arancel aplicable a los vehículos automóviles porque han pedido a China que cumpla sus compromisos arancelarios relativos a las partes de automóviles. China afirma ante el Grupo Especial que todos hacen lo mismo que ella. No hay prueba alguna que respalde esa afirmación, que además sería jurídicamente irrelevante aunque las hubiera.

4.591 China alega asimismo que los reclamantes han hecho caso omiso, selectivamente, de las Reglas interpretativas y de sus esfuerzos para reestructurar las alegaciones de los reclamantes en el marco del artículo II del GATT de 1994. Las Reglas interpretativas, que los reclamantes han abordado en su totalidad *y* en su contexto, no son pertinentes para esta diferencia, porque esta diferencia no atañe a los aranceles aplicables ni al artículo II, sino a la discriminación contra las partes de automóviles importadas.

4.592 El Canadá ya ha demostrado cuál es la naturaleza de la infracción por China del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC, y examinará con más detalle cuatro problemas persistentes que la defensa de China plantea: 1) las graves repercusiones sistémicas de la alegación de China al amparo del artículo II; 2) incoherencias básicas en la argumentación de China; 3) la incompatibilidad de la defensa de China con las prácticas aduaneras aceptadas; y 4) la inexistencia de una defensa de las medidas al amparo del artículo XX.

4.593 El argumento de China concerniente a la flexibilidad que la RGI 2 a) debe ofrecer a un Miembro para que interprete su Lista, de ser aceptado, permitiría a los Miembros justificar con impunidad la elusión de la obligación de trato nacional establecida en el artículo III. Según China, cada vez que los compromisos arancelarios de un Miembro relativos a las partes sean inferiores a los relativos a productos completos, ese Miembro puede suponer que la diferencia dará lugar a una elusión de los aranceles, con la consiguiente pérdida económica. Esto legitimaría la aplicación de umbrales de contenido nacional vinculados a la imposición del tipo arancelario aplicable a un producto completo a las partes utilizadas para producir ese producto.

4.594 Con arreglo a los argumentos de China, las partes de automóviles importadas sólo pueden beneficiarse de un arancel aplicable a las partes en dos casos. Uno de ellos es cuando esas partes no se usan para fabricar un producto completo (como ocurre con las piezas de repuesto). El otro es cuando se ha incorporado al producto completo contenido nacional suficiente para que las partes importadas ya no tengan, después de la elaboración, las "características esenciales" del producto completado.

4.595 China no ha presentado ninguna prueba de que haya un problema de competencia, e incluso si lo hubiera, hay medios específicos para resolver adecuadamente esos problemas con arreglo a disciplinas específicas, como las salvaguardias y los derechos antidumping, y no mediante aranceles ilegales adicionales.

4.596 En su comunicación de réplica, China alega erróneamente que los reclamantes pretenden privarle de la oportunidad de aplicar el tipo arancelario correspondiente a los vehículos automóviles. Al Canadá le parece perfecto que China aplique el tipo arancelario para los vehículos automóviles a *verdaderos* vehículos automóviles tal como se entiende en el SA, en lugar de a los alternadores o a los volantes. El argumento de China se apoya en la RGI 2 a) sin tener en cuenta el texto expreso del artículo II del GATT de 1994 y el contexto para la aplicación de las Reglas interpretativas, como han demostrado los reclamantes.

4.597 El Órgano de Apelación ha afirmado claramente que en términos generales el objetivo del artículo III es evitar el proteccionismo en la aplicación de medidas reglamentarias e impuestos interiores. Para alcanzar ese objetivo aplicamos los criterios establecidos, por ejemplo, en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, con objeto de determinar si una mercancía importada es similar a una mercancía nacional competidora que pueda estar recibiendo mejor trato en el mercado nacional. No obstante, si un Miembro puede ampliar su examen del carácter de una mercancía importada hasta algún momento no definido posterior a la importación física a fin de evaluar en qué modo o por quién es utilizada la mercancía, cualquier criterio con arreglo al artículo III se convierte en un ejercicio de relatividad.

4.598 Con arreglo al enfoque propugnado por China, una mercancía importada puede ser idéntica tanto a otra mercancía importada como a un equivalente nacional. Sin embargo un Miembro puede otorgar un trato distinto a la primera mercancía importada porque fue comprada por la empresa X y no por la empresa Y, o porque se utilizó en un proceso que incluía más de un 60 por ciento de partes importadas, mientras que la otra mercancía importada se utilizó en su mayoría con partes nacionales. Si estamos examinando las mercancías importadas y las nacionales en el marco, por ejemplo, del párrafo 4 del artículo III, la clasificación arancelaria y las características físicas de la mercancía ya no están relacionadas. Con arreglo a las medidas, dos mercancías importadas por lo demás idénticas quedan sujetas a dos aranceles distintos únicamente sobre la base de su uso final.

4.599 China trata de confundir la cuestión aduciendo que cuando la clasificación de un vehículo automóvil en la frontera no es evidente los reclamantes sólo permitirían a China considerar que el vehículo automóvil es un grupo de partes. De hecho, China va aún más allá, y sugiere que los reclamantes sostienen que la eliminación de algo tan sencillo como un limpiaparabrisas obliga a clasificar el vehículo como un grupo de partes. China está facultada para clasificar las partes que presentan las características esenciales de un vehículo acabado, tal como se presentan en una sola expedición en la frontera, como un vehículo acabado; sin embargo, China *no* tiene derecho a aplazar una decisión sobre las características esenciales hasta que le parezca oportuno adoptarla.

4.600 Lo que China argumenta es que debe ampliarse el alcance del artículo II y restringirse el alcance del artículo III. Trata de justificar tal cosa apoyando su defensa al amparo del artículo II en

una interpretación errónea de las obligaciones contraídas en el marco de la OMA, no la OMC. Esa defensa, por lo demás, puede reducirse a dos nociones viciadas: en primer lugar, que un Miembro puede caracterizar unilateralmente y ampliar artificialmente la etapa de "importación" para que una medida quede abarcada por el artículo II; y, en segundo lugar, que la obligación de pagar derechos puede determinarse en cualquier momento durante esta etapa de "importación" artificial.

4.601 El Canadá ha demostrado en sus comunicaciones escritas que ambas nociones son jurídicamente erróneas. Aceptar lo contrario permitiría a un Miembro incumplir sus compromisos arancelarios otorgando protección a la producción nacional mediante una ampliación de la cobertura del artículo II a cualquier momento posterior a la importación física que sirva a los intereses del Miembro importador. La defensa de China no aborda los argumentos básicos presentados por los reclamantes, y no explica por qué su posición concerniente a la rama de producción de automóviles de China no sería igualmente aplicable a otros tipos de operaciones comerciales que utilizan partes a las que se impone un tipo más bajo que el correspondiente a los productos acabados.

4.602 China mantiene que su Lista sirve para protegerla de una clara infracción del artículo III del GATT de 1994, y por extensión del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, presentando un argumento sobre antielusión que no figura en parte alguna del Acuerdo sobre la OMC. En *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, el Órgano de Apelación reafirmó que un Miembro no puede apoyarse en su Lista para subsanar una infracción de otra disposición de un Acuerdo abarcado.

4.603 Las medidas anulan en la práctica disciplinas de la OMC sobre las prescripciones en materia de contenido nacional. Considérese la disciplina establecida en el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 por lo que respecta a la aplicación de reglamentaciones cuantitativas interiores, algo que China simplemente pasa por alto. Si un Miembro aplica un umbral de contenido nacional, seguirá estando sujeto a la disciplina impuesta por el párrafo 5 del artículo III. Como no puede conciliar la restricción de la imposición de esas medidas en el mercado interior con el argumento de que el umbral es necesario para que las líneas arancelarias puedan aplicarse, China elude totalmente la cuestión.

4.604 Además, el amplio alcance del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 que China ha inventado no puede existir en el mismo universo jurídico que, por ejemplo, la clara restricción establecida en el párrafo 4 del artículo III contra la discriminación en la venta, la oferta para la venta, la compra o la distribución en el mercado interior de un producto importado. El Canadá ha establecido, y China no ha negado, que las medidas discriminan en cada una de esas formas contra la venta, la compra y la distribución de partes de automóviles extranjeras. China ha mantenido que los artículos II y III son binarios. Esto pasa por alto el hecho de que en determinadas circunstancias el artículo III puede aplicarse en la frontera, como en el caso del párrafo 4 de dicho artículo. No hay en el texto del artículo II nada que permita aplicar medidas frente a la prohibición establecida en el párrafo 4 del artículo III, y China no aborda esa cuestión.

4.605 China aduce que las medidas están justificadas porque son compatibles con la práctica generalizada de los Miembros, que puede clasificar las mercancías sobre la base de su uso final, y que puede establecer distintos momentos en los que tiene lugar la importación. Sugiere que la documentación que exige puede justificarlo. Aduce, además, en el contexto de las palabras "éste presente", que puede vincular los distintos conceptos jurídicos consagrados en el artículo II en un todo indistinguible. No hay ninguna práctica, ni ninguna justificación jurídica, ya sea en el texto del artículo II o en las declaraciones de los reclamantes, que respalden esas alegaciones.

4.606 Todas las partes, así como la OMA, convienen en que la clasificación adecuada se hace sobre la base de la condición de una mercancía cuando se presenta en la frontera. China, sin embargo, "clasifica" las partes basándose en su condición cuando un fabricante de vehículos ya las ha montado

en un vehículo final. No hay en el texto del artículo II nada que justifique esa interpretación del Acuerdo sobre la OMC.

4.607 El Canadá ha aducido que hay que distinguir entre el proceso general de importación en el sentido del artículo II y el momento exacto del establecimiento de los derechos de aduana propiamente dichos. Ello se desprende evidentemente de la distinción entre las palabras "imponer como condición de" que China sugiere pueden deducirse de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y las palabras "al ser importados" que realmente figuran en esa disposición. China aduce, erróneamente, que el hecho de que una mercancía pueda despacharse y quedar bajo custodia de un importador antes del pago de los derechos justifica la conclusión de que cualquier derecho establecido posteriormente puede estar relacionado con el uso de la mercancía tras su despacho. En palabras de China, "la caracterización de una carga en particular ... dependerá de la *razón o el evento* que activó la imposición de la carga".

4.608 Como se aclara en *CEE - Piezas y componentes*, la razón para imponer una carga es jurídicamente irrelevante. Además, en el marco de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II sólo puede haber un "evento", a saber, la evaluación del producto contenido en una expedición dada sobre la base de las características objetivas que presenta en la frontera. Esa razón o evento no cambia por lo que respecta a los derechos de aduana propiamente dichos, a pesar del intento de China de combinar las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II.

4.609 China aduce que la flexibilidad para imponer otras cargas con arreglo al artículo II es aplicable a los derechos de aduana propiamente dichos, y trata de vincular sus medidas con otras cargas impuestas con ocasión de la importación, incluidos los derechos antidumping, los derechos compensatorios y otros derechos o cargas. Sin embargo, el presente caso atañe a los derechos de aduana propiamente dichos del 10 por ciento que China está autorizada a aplicar a las partes de automóviles importadas, y a ninguna otra cosa.

4.610 El Canadá ha demostrado que las pruebas documentales en contexto no son sino un aspecto de esa evaluación. Sin embargo, China sigue aduciendo que la documentación requerida por las medidas justifica sus prácticas en materia de clasificación, y alega que "una declaración de aduana u otras pruebas documentales" son suficientes para clasificar las partes de automóviles importadas como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos. Esto pasa por alto el hecho de que los importadores están obligados a presentar esa documentación si quieren obtener una licencia de importación. Por lo demás, con arreglo a las medidas se considera que las partes son vehículos enteros incluso en la gran mayoría de casos en que a tenor de la clasificación del SA debería considerarse que son partes.

4.611 Dado que la clasificación adecuada se basa en la condición en la frontera de las mercancías contenidas en una sola expedición, China opta por ampliar el alcance de una sola decisión de la OMC de manera que represente una proposición general de que los Miembros pueden clasificar envíos fraccionados como si llegaran juntos.

4.612 A la luz tanto de la realidad del mercado del automóvil como de la naturaleza de la defensa de China al amparo del artículo XX del GATT tal como se aplica a las medidas en su totalidad, la única conclusión razonable es que el artículo XX no proporciona una defensa a China. Las medidas están destinadas a respaldar y desarrollar la rama de producción nacional de China en forma incompatible con las prescripciones del apartado d) del artículo XX. Son arbitrarias en su aplicación, y están expresamente destinadas a restringir el comercio.

4.613 El Canadá ha demostrado que el argumento de China al amparo del artículo II no es sino una defensa al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 bajo otro nombre. Las medidas, aunque se acepte que puedan examinarse en el marco del artículo II, se aplican de manera que algunos productos idénticos reciben un trato arancelario distinto e incompatible con la Lista de China. Por lo que respecta a las mercancías presentadas en la frontera, ello daría lugar a una infracción del artículo II; para empezar, y dado que la propia Lista (o su incorporación a la legislación China) parece ser el fundamento de la invocación por China del apartado d) del artículo XX, su aplicación indebida difícilmente puede ser la razón para recurrir al apartado d) del artículo XX.

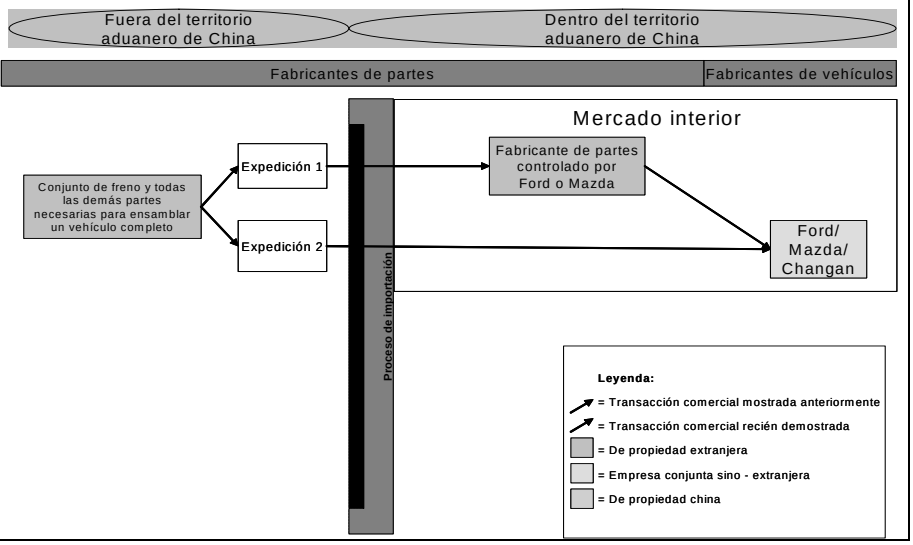
4.614 Al aducir que los fabricantes de vehículos están tratando de evitar el pago de los tipos arancelarios que negoció, China *crea* un problema jurídico que no existe, a saber, la "elusión" arancelaria. Establece umbrales arbitrarios para definir un vehículo automóvil que le permiten suponer la "elusión" si se alcanzan esos umbrales artificiales.

4.615 Según China, deberían aplicarse normas especiales a los fabricantes de automóviles con respecto a partidas arancelarias por lo demás claras, simplemente porque una empresa pueda haber obtenido una gran cantidad de partes fuera de China. La razón para ello, dice China, es que los fabricantes podrían evadir el pago de los derechos aplicables a los vehículos automóviles completos organizando la importación de partes y componentes por medio de sus proveedores.

4.616 Esa posición es insostenible. El Canadá lo demuestra con una serie de diapositivas centradas en el origen de las partes fundamentales de un sistema de frenado que, con arreglo a las medidas, constituye un conjunto de freno que se considera importado. La cadena de suministro normal es una red compleja de fabricantes de partes, empresas conjuntas, vínculos comerciales e integración temporal o permanente de operaciones dentro y a través de las fronteras, en las que a menudo una sola empresa desempeña múltiples funciones.

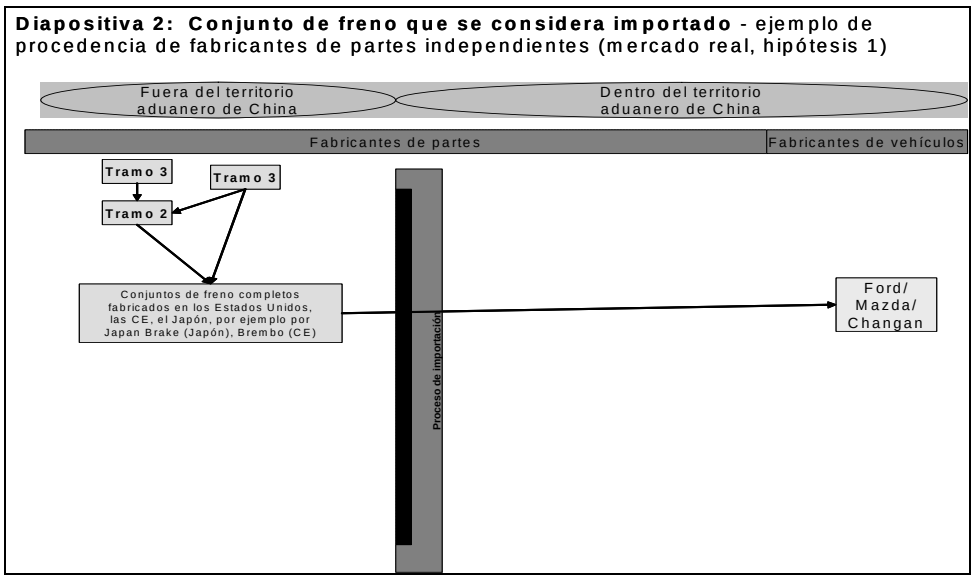
4.617 La diapositiva 1 describe lo que China dice que está sucediendo: todas las partes necesarias para montar un vehículo se encuentran juntas en una ubicación en el extranjero. En lugar de enviarse juntas, la expedición se separa en dos expediciones. Quien recibe después esas partes es una empresa conjunta de fabricación de vehículos, que utiliza las partes para montar un vehículo completo. China no ha presentado ninguna prueba de que tal cosa suceda alguna vez.

Diapositiva 1: Conjunto de freno que se considera importado - ejemplo de procedencia de fabricantes de partes independientes (hipótesis china de "elusión")

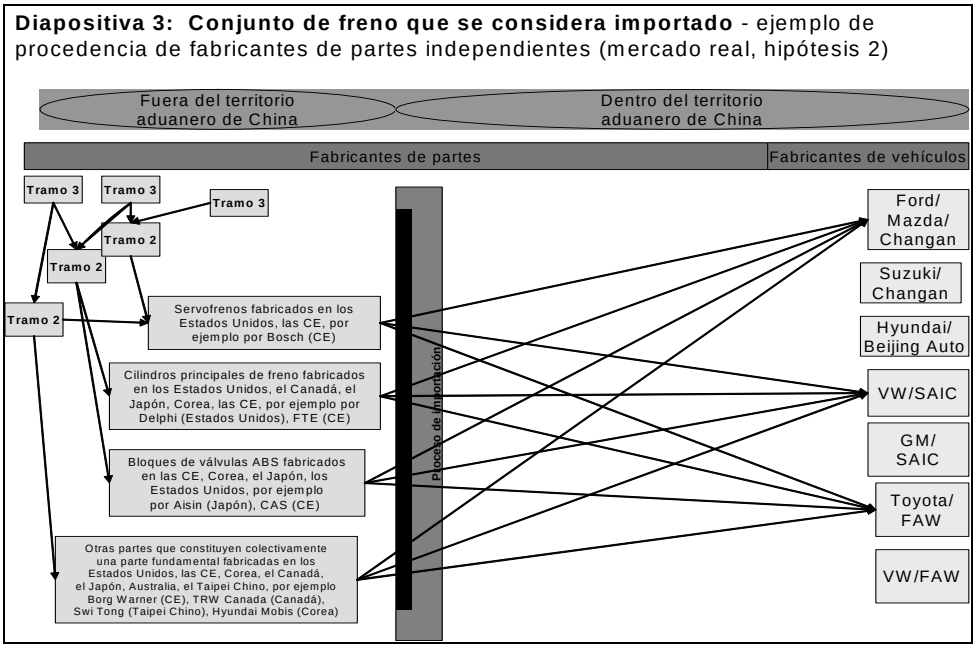


4.618 Centrémonos ahora en el mundo comercial real y en la manera en que los pedidos de partes *realmente* tienen lugar en la rama de producción de automóviles. En todas las hipótesis, con arreglo a las medidas se considera que el conjunto de freno resultante fabricado por un fabricante de vehículos es importado, como consecuencia de lo cual se aplica el arancel correspondiente a los vehículos automóviles.

4.619 La diapositiva 2 muestra un fabricante de partes especializado en el extranjero que envía un conjunto de freno completo directamente a un fabricante de vehículos en China. El fabricante de vehículos tiene que obtener por separado todas las demás partes del vehículo.

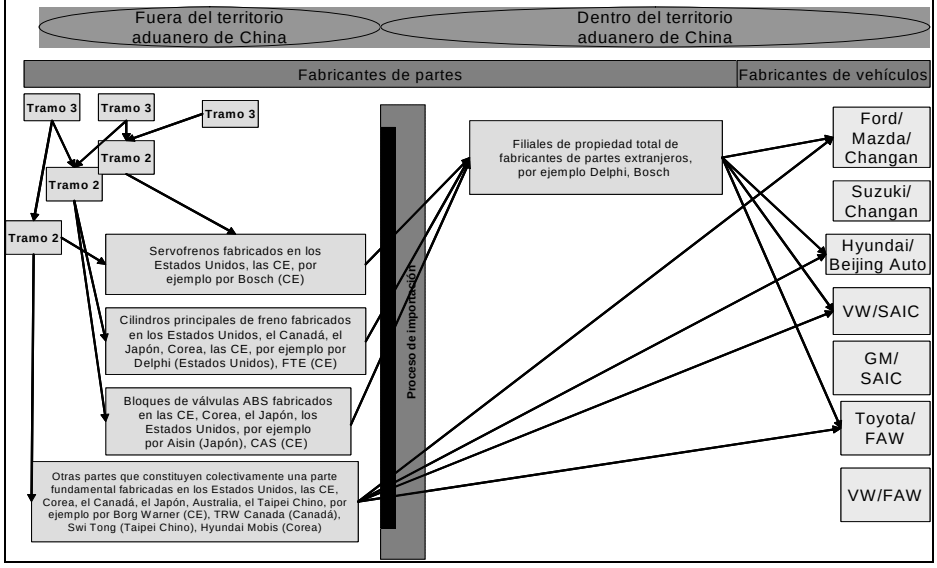


4.620 La diapositiva 3 describe expediciones separadas de distintos fabricantes de partes especializados, a menudo en distintos países, todas las cuales se envían directamente del extranjero a empresas conjuntas de fabricación de vehículos en China.



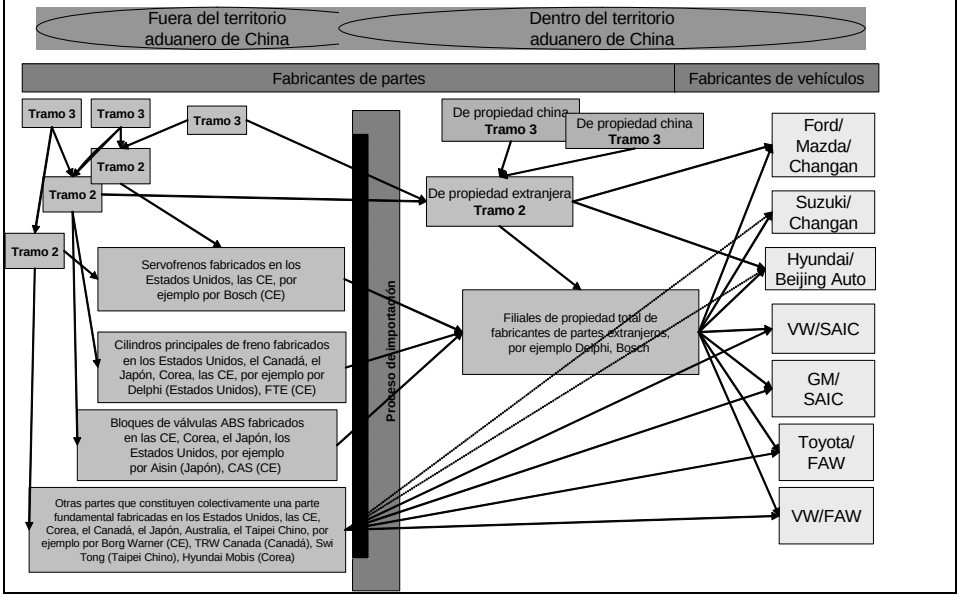
4.621 La diapositiva 4 describe una hipótesis en la que tres partes fundamentales se envían a fabricantes de partes de propiedad extranjera en China para su incorporación a partes producidas en China por esas empresas y su posterior envío a fabricantes de vehículos, que combinan esas partes con otras partes de sistemas de frenado que se les envían directamente del extranjero.

Diapositiva 4: Conjunto de freno que se considera importado - ejemplo de procedencia de fabricantes de partes independientes (mercado real, hipótesis 3)



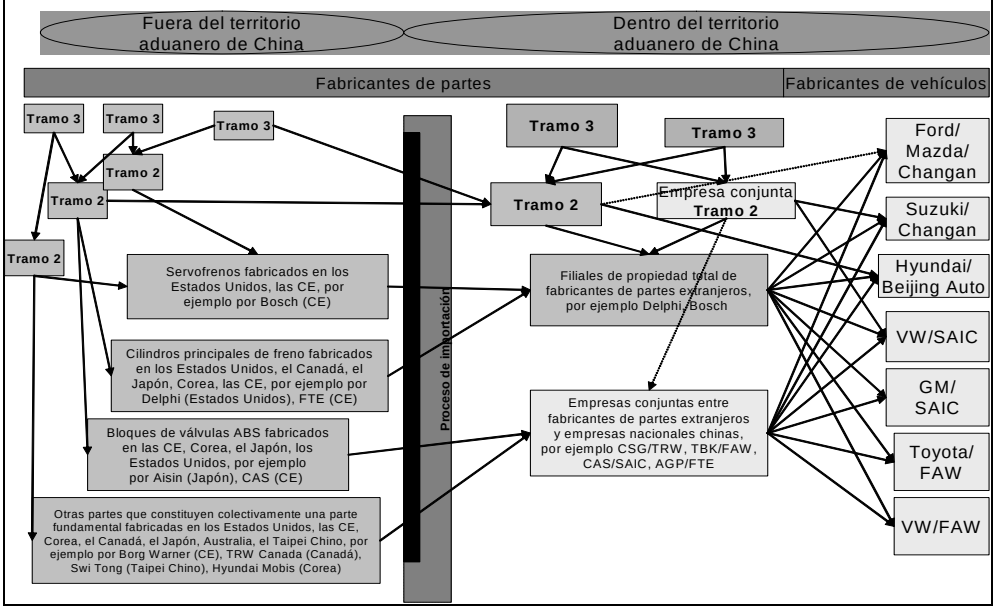
4.622 La diapositiva 5 añade la participación de proveedores de propiedad extranjera en China que también producen partes para el sistema de frenado, obteniéndose el material y las partes tanto en China como en el extranjero. La parte correspondiente al sistema de frenado se envía después o bien a un fabricante de partes de propiedad extranjera o directamente a un fabricante de vehículos, y se incorpora para formar el conjunto de freno de un vehículo.

Diapositiva 5: Conjunto de freno que se considera importado - ejemplo de procedencia de fabricantes de partes independientes (mercado real, hipótesis 4)



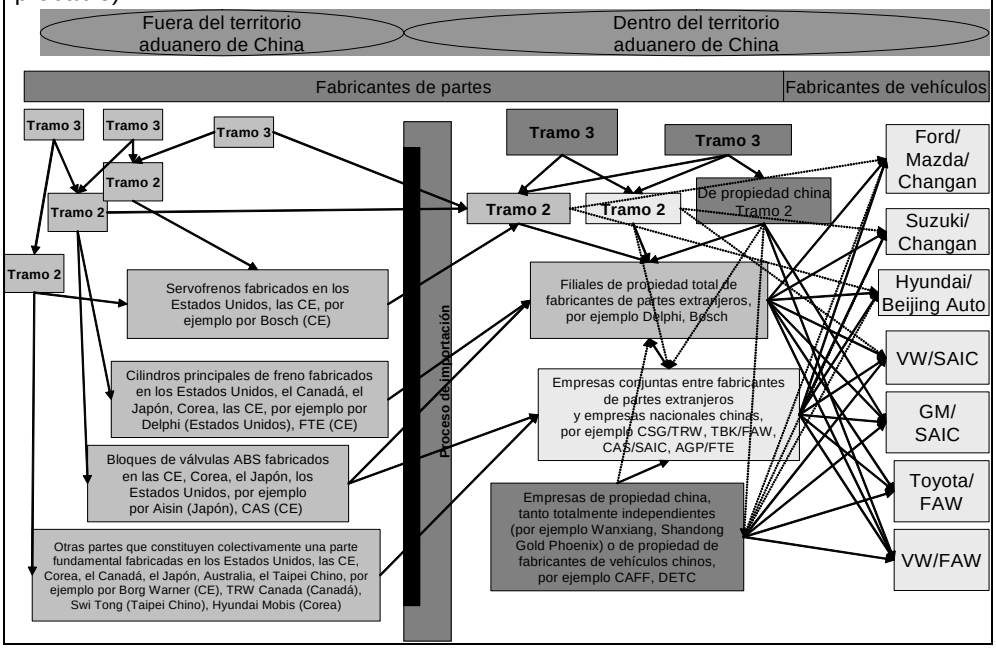
4.623 La diapositiva 6 añade la participación de empresas conjuntas en la rama de producción de partes, que importan algunas partes fundamentales, obtienen otras partes dentro de China y las envían o bien a fabricantes de partes extranjeros o directamente a fabricantes de vehículos.

Diapositiva 6: Conjunto de freno que se considera importado - ejemplo de procedencia de fabricantes de partes independientes (mercado real, hipótesis 5)



4.624 La diapositiva 7 añade la participación de fabricantes de partes de propiedad totalmente china. El conjunto todavía tiene suficientes partes fundamentales importadas para que se considere importado.

Diapositiva 7: Conjunto de freno que se considera importado - ejemplo de procedencia de fabricantes de partes independientes (mercado real, hipótesis más probable)



4.625 El último diagrama pone de manifiesto cuán artificial es realmente todo el argumento chino sobre la elusión. China aduce que puede agregar el contenido importado de todas las partes de sistemas de frenado en China, a pesar de que esas partes pasan a través de múltiples entidades independientes en el mercado interior y se combinan con partes nacionales. China insiste en que los fabricantes de vehículos tienen que vincular cada parte importada a un modelo de producción específico, al mismo tiempo que se agrega en lo que China caracteriza como un amplio esfuerzo para eludir el tipo aplicable a los vehículos automóviles. Es imposible conciliar tal cosa con el argumento formulado por China al amparo del apartado d) del artículo XX. La realidad comercial es muy distinta del entorno en el que China sugiere que la elusión es una posibilidad grave, si bien injustificada. Lo que ocurre es simplemente que no existe la necesidad que justificaría las medidas, y la defensa de China se desmorona totalmente.

P. DECLARACIÓN ORAL DE CHINA EN LA SEGUNDA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

4.626 La cuestión central de esta diferencia es si las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles tienen algún efecto significativo. Los argumentos de los reclamantes llevan a concluir que en la práctica China no puede aplicar su arancel para los vehículos automóviles porque los importadores pueden manipular a su arbitrio la frontera entre un vehículo automóvil y las partes de un vehículo automóvil para obtener el tipo del derecho más bajo. El Grupo Especial debe rechazar esos argumentos y su conclusión.

4.627 Es preciso interpretar las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles de manera que tengan un efecto significativo con arreglo a los términos del artículo II del GATT de 1994. Esto conlleva necesariamente trazar una línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles y entre la forma y el contenido de lo que se importa, a fin de reflejar la realidad comercial de la transacción.

4.628 Lo que el Grupo Especial ha de determinar es si los reclamantes han demostrado que la manera en que China ha trazado esas dos líneas divisorias es incompatible con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC. Los reclamantes no han satisfecho esa obligación, especialmente habida cuenta de sus propias prácticas, así como de las respuestas de la OMA a las preguntas del Grupo Especial.

1. La línea divisoria entre los vehículos automóviles completos y las partes de vehículos automóviles

4.629 En el SA, la línea divisoria entre las partes y el todo se expresa en términos del criterio de las "características esenciales" con arreglo a la RGI 2 a). Los reclamantes no han demostrado que las medidas en litigio sean incompatibles con la aplicación de dicho criterio.

4.630 Las respuestas de la OMA a las preguntas del Grupo Especial confirman claramente esa conclusión. La OMA ha explicado que el Capítulo 87 del SA "plantea problemas de clasificación excepcionales" porque alude simultáneamente a los vehículos automóviles y a diversas partes y conjuntos de vehículos automóviles. La OMA ha explicado que el Comité del SA no ha examinado "los límites entre estas partidas".

4.631 La respuesta de la OMA ha puesto de manifiesto que la distinción entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles plantea una difícil cuestión de clasificación, y que la aplicación de la RGI 1 no resuelve por sí misma esa cuestión. La OMA también ha confirmado que la aplicación del criterio de las características esenciales a que se hace referencia en la RGI 2 a) a una serie específica de hechos "compete a las administraciones aduaneras nacionales".

4.632 Los reclamantes optaron por no plantear una controversia concerniente a la aplicación del Decreto Nº 125 a combinaciones específicas de partes y componentes de vehículos automóviles. Tampoco han presentado una posición clara sobre los factores que son pertinentes al aplicar el criterio de las características esenciales. Por consiguiente, los reclamantes no han demostrado que las medidas impugnadas den lugar necesariamente a una aplicación indebida del criterio de las características esenciales a las partes y componentes de vehículos automóviles.

2. La línea divisoria entre forma y contenido

4.633 A tenor de la RGI 2 a) la condición de las mercancías, tal como se "present[an]" en la frontera, define los parámetros con arreglo a los cuales las autoridades aduaneras pueden evaluar dichas mercancías. La interpretación de las palabras "éste presente" define la medida en que China puede clasificar una expedición de partes y componentes de automóviles sobre la base de pruebas de que se trata de una en una serie de expediciones que, consideradas conjuntamente, presentan las características esenciales de un vehículo automóvil y pueden montarse para formar un vehículo automóvil con arreglo a los parámetros de las operaciones de montaje descritos en la RGI 2 a).

4.634 Según la OMA, el SA "no dice nada" sobre el sentido de las palabras "éste presente". China considera que la cuestión central sometida a la consideración del Grupo Especial es aquí la manera en que éste debe proceder para resolver la presente diferencia, habida cuenta de la inexistencia de una interpretación acordada de ese término por la OMA, y del hecho de que los reclamantes no han establecido una interpretación de ese término que se desprenda claramente de la aplicación de los principios consuetudinarios del derecho internacional.

4.635 La cuestión de si las medidas impugnadas dan lugar a una clasificación adecuada de los vehículos automóviles con arreglo a la RGI 2 a) es crucial para la resolución de esta diferencia. Ambas partes en ella han atribuido un peso significativo a la forma en que entienden las palabras "éste presente". La tesis básica de los reclamantes es que las medidas impugnadas no dan lugar a la recaudación de un derecho de aduana válido porque las cargas no se basan en la condición de las partes y componentes de automóviles tal como se "present[an]" en la frontera. Por tanto, a su juicio, las medidas impugnadas imponen cargas "interiores" sujetas a las disciplinas del artículo III y el Acuerdo sobre las MIC. China, por su parte, considera que las medidas se basan en una interpretación adecuada de las palabras "éste presente", porque la clasificación se basa en la declaración del importador de que una entrada de partes y componentes guarda relación con otras entradas de partes y componentes debido a su montaje común para formar un artículo completo. China considera, por tanto, que con las medidas impugnadas se recaudan derechos de aduana propiamente dichos sobre las partes y componentes de vehículos automóviles al ser importados en su territorio aduanero, y que esa recaudación es compatible con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II.

a) Los reclamantes no han articulado una interpretación de las palabras "éste presente"

4.636 Los reclamantes sólo han presentado definiciones circulares de las palabras "éste presente". Sus definiciones se refieren a mercancías tal como se "present[an]" en la aduana o al "estado de un producto cuando llega a la frontera". Esas definiciones llevan a preguntarse qué significan las palabras "éste presente". No aclaran si esas palabras aluden únicamente a las características físicas de un único contenedor, al contenido de múltiples contenedores, o si pueden comprender un examen de las pruebas documentales que acompañan a la expedición.

4.637 Recae sobre las partes reclamantes en esta diferencia, en cuanto tales, la obligación de establecer que las medidas impugnadas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a

China en virtud de las disposiciones pertinentes de los Acuerdos abarcados. A falta de toda articulación de las palabras "éste presente", y a falta de toda justificación de esas palabras de conformidad con los principios consuetudinarios del derecho internacional, los reclamantes no tienen fundamento alguno para afirmar que el Decreto Nº 125 es incompatible con el SA o con la práctica aduanera internacional.

b) La interpretación implícita de la RGI 2 a) propugnada por los reclamantes carece de fundamento

4.638 Los reclamantes proponen implícitamente una interpretación de la RGI 2 a) que requiere una clasificación aduanera basada en la forma en que el importador "presenta" un grupo de partes y componentes. Con arreglo a esa interpretación, los importadores pueden "presentar" partes y componentes de un artículo en la forma que deseen, y las autoridades aduaneras tienen que aceptar la clasificación propuesta sin tener en cuenta otras pruebas que demuestran que el importador está importando partes y componentes que presentan las características esenciales del artículo completo.

4.639 Los reclamantes no han justificado en modo alguno la afirmación de que la RGI 2 a) impide a las autoridades aduaneras examinar si múltiples expediciones de partes y componentes guardan relación unas con otras debido a su montaje común para formar un artículo completo. Se han limitado a afirmar esa interpretación de la RGI 2 a), que es una interpretación que no confiere eficacia a la función que la RGI 2 a) desempeña dentro del SA, ya que deja totalmente al arbitrio del importador la relación entre artículos completos y partes de esos artículos. Es, además, una interpretación que los propios argumentos y prácticas aduaneras de los reclamantes contradicen.

3. Tres vías para la resolución de esta diferencia

4.640 Los reclamantes han alegado que las medidas impugnadas infringen el artículo III y el Acuerdo sobre las MIC, así como el artículo II. Para establecer cualquiera de esas alegaciones, los reclamantes tendrán que demostrar que con las medidas impugnadas no se recaudan derechos de aduana propiamente dichos que China está autorizada a recaudar con arreglo a su Lista de concesiones. Los reclamantes no han satisfecho esa obligación. China, en contraste, ha demostrado que interpretar las palabras "éste presente" de manera que permita a las autoridades aduaneras trazar una línea divisoria entre el contenido de lo que un importador introduce en el territorio aduanero y la forma en que lo hace es compatible con el contexto de la RGI 2 a).

4.641 La OMA ha comunicado al Grupo Especial que no hay una interpretación acordada de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a). Esto sugiere que la RGI 2 a) adolece de una ambigüedad conocida y no resuelta por lo que respecta a la línea divisoria entre la forma y el contenido de la clasificación de las partes y componentes. Sugieren la existencia de esa ambigüedad de la RGI 2 a) no sólo la falta de una interpretación autorizada de las palabras "éste presente" por la OMA, sino también la incapacidad de los reclamantes para articular y justificar lo que esas palabras significan con arreglo a normas internacionales establecidas, o por remisión a otros principios interpretativos consagrados en la *Convención de Viena*. China no cree que resolver esos tipos de cuestiones de política en el contexto de la solución de diferencias sea compatible con el párrafo 2 del artículo 3 del ESD.

4.642 Hay tres formas en que el Grupo Especial puede resolver este asunto. En primer lugar, podría constatar que los reclamantes no han satisfecho su obligación de demostrar la incompatibilidad de las medidas en litigio con las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC.

4.643 En segundo lugar, el Grupo Especial podría reconocer que China, al contrario que los reclamantes, ha articulado una interpretación de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) y ha demostrado que los principios de interpretación consagrados en la *Convención de Viena* la justifican. Esa interpretación respalda la opinión de China de que las medidas impugnadas son compatibles con los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del artículo II.

4.644 En tercer lugar, el Grupo Especial podría constatar que la resolución de esta diferencia depende de la interpretación de unos términos que actualmente siguen siendo ambiguos. Este es precisamente el caso en que resulta aplicable la doctrina *in dubio mitius*. En el contexto presente, la aplicación de esa doctrina respalda una interpretación de las palabras "vehículos automóviles" que figuran en la Lista de concesiones de China, así como una interpretación de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a), que preserven la autoridad soberana de China para definir y velar por la observancia de los límites entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles, y asegurarse de que todas sus disposiciones arancelarias tienen efectos. Con arreglo al mismo principio, la interpretación implícita de esos términos propugnada por los reclamantes, que privaría de todo efecto significativo a las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, debe rechazarse por ser incompatible con la doctrina *in dubio mitius*. Esa ambigüedad puede ser resuelta o bien por la OMA (como ha sugerido la OMA) o por el Consejo General de conformidad con el párrafo 2 del artículo IX del Acuerdo sobre la OMC. Una vez resuelta claramente esa cuestión, un grupo especial para la solución de diferencias en la OMC podría evaluar el Decreto Nº 125 basándose en los criterios que se adoptaran.

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

5.1 Los argumentos presentados por la Argentina, Australia, el Brasil, el Japón y México en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales se reflejan en los resúmenes que figuran *infra*.[63]

A. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR LA ARGENTINA EN CALIDAD DE TERCERO

1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera en el sentido del artículo II del GATT de 1994

5.2 Una de las principales cuestiones objeto de la presente diferencia es si las medidas[64] en litigio constituyen o bien medidas en frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994 o, por el contrario, impuestos interiores regulados por el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o reglamentos interiores en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

5.3 Para que pueda considerarse que una medida es una medida en frontera en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II, esa medida debe dar lugar a la imposición de uno o más derechos a los productos "al ser importados en el territorio" o "con motivo de la importación".[65] Con arreglo a las medidas en litigio, se impone un derecho aplicable a vehículos enteros cuando las partes importadas se han montado. El hecho de que esa imposición tenga lugar después de la verificación por las autoridades y una vez que el vehículo ha sido fabricado demuestra que la condición para la aplicación del derecho es el montaje y la fabricación del vehículo, y no la importación de las partes.

---

[63] Los resúmenes de los argumentos de los terceros se basan en los que éstos han presentado al Grupo Especial, en el caso de la Argentina y el Japón; y en las declaraciones orales presentadas por Australia, el Brasil y México. Las notas que figuran en esta sección son las de los terceros.

[64] Las medidas impugnadas son las siguientes: "Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004" (Prueba documental conjunta 18); "Decreto Nº 125" (Prueba documental conjunta 27); "Aviso Nº 4" (Prueba documental conjunta 28).

[65] Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8.

5.4 China sugiere que sus medidas están condicionadas a la importación porque las partes de automóviles no están en libre circulación hasta el momento en que, si el fabricante utiliza las partes y componentes importados como parte de un grupo más amplio de partes importadas que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, se ha establecido para esas partes y componentes el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles.[66] En *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial entendió que el hecho de que las mercancías importadas se traten como mercancías que no están "en libre práctica" no puede respaldar la conclusión de que se están imponiendo derechos "con motivo de la importación", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II.[67]

5.5 China trata además de demostrar que las cargas recaudadas tras la importación son medidas en frontera porque la recaudación es administrada por los servicios de aduanas. A juicio de la Argentina, esto debe ser objeto de cuidadosa consideración, ya que un Miembro podría eludir las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994 simplemente designando a la Oficina de Aduanas como organismo recaudador de una carga interior.

5.6 La manera en que operan las medidas en litigio en esta diferencia sugiere que dichas medidas constituyen impuestos y reglamentos interiores aplicables únicamente a las partes importadas. Por consiguiente, esas medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación de los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994. Si el Grupo Especial constatara que las medidas son de algún modo incompatibles con las disposiciones relativas al trato nacional arriba citadas, procedería también formular una constatación sobre la compatibilidad de las medidas de China con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión

5.7 La Argentina no cree adecuado trazar un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y las medidas antidumping o compensatorias antielusión. China lo hace para justificar sus medidas en cuanto que medidas antielusión.

5.8 Cuando se aplica una medida antidumping o compensatoria antielusión, los derechos se cobran en la frontera en el momento de la importación, y no posteriormente o en función de la incorporación de las partes a un todo. La diferencia entre las medidas de China y las medidas antidumping/compensatorias antielusión sugiere que las primeras no son medidas antielusión, y que en consecuencia no existe una práctica común, concordante o coherente.[68]

5.9 Aceptar que las medidas de China se imponen para impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos[69] llevaría a incluir en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 medidas que conllevan onerosos procedimientos administrativos antes y después de la importación aplicables únicamente a los fabricantes de partes importadas, así como derechos supeditados a qué partes importadas decide el fabricante incorporar al producto final, y en qué manera decide hacerlo. Esto permitiría restringir las importaciones de mercancías de otros Miembros no consignadas en sus Listas de concesiones so pretexto de la protección de una supuesta medida antielusión.[70]

---

[66] Primera comunicación escrita de China, párrafo 46.
[67] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.
[68] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 192.
[69] Primera comunicación escrita de China, párrafo 112.
[70] Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 35.

3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

5.10 China afirma que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de la legislación aduanera china.[71] Para que se considere que una medida es "necesaria" en el sentido del apartado d) del artículo XX uno de los elementos que forman parte del proceso de "sopesar y confrontar" es la repercusión de la medida en el comercio internacional.[72]

5.11 El trato diferenciado que se otorga a las partes importadas da lugar a una restricción de la entrada de partes importadas en el mercado del automóvil chino. En *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* el Órgano de Apelación constató que: "*una medida que tuviese relativamente poca repercusión en los productos importados podría más fácilmente considerarse 'necesaria' que una medida con efectos restrictivos intensos o más amplios*".[73] Los efectos que las medidas impugnadas tienen sobre las partes importadas resultan en una restricción al comercio. Por consiguiente, el criterio de la "necesidad" no se satisface, lo que impide a China justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

5.12 Por último, si el Grupo Especial analizara la justificación de las medidas en el marco del preámbulo del artículo XX, la Argentina considera pertinentes las resoluciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - Gasolina* por lo que respecta a la prevención del "abuso de las excepciones del artículo XX".[74]

B. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR EL JAPÓN EN CALIDAD DE TERCERO

1. El artículo III del GATT de 1994 es aplicable a las medidas

5.13 Los derechos impuestos en virtud de las medidas de China deben clasificarse como cargas interiores en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y las medidas como reglamentos internos en el sentido del párrafo 4 del artículo III. Con arreglo a la jurisprudencia del GATT y la OMC, lo que determina si las medidas comerciales constituyen medidas interiores o medidas en frontera no es la etiqueta que les impongan los Miembros, sino su aplicación efectiva.

a) Jurisprudencia pertinente de la OMC y el GATT

5.14 En el asunto *CE - Banano III*, las CE adujeron que su sistema de licencias de importación era una medida en frontera no sujeta al artículo III. El Órgano de Apelación, no obstante, confirmó la conclusión del Grupo Especial de que los procedimientos "exced[ían]" de las "prescripciones" necesarias para administrar un sistema de contingentes arancelarios, por lo que estaban incluidos en el ámbito de aplicación del artículo III del GATT de 1994.[75]

5.15 Varios grupos especiales del GATT han confirmado ese criterio. Lo que estaba en litigio en el asunto *CEE - Piezas y componentes* era un Reglamento de las CE destinado a impedir la elusión de los derechos antidumping. De conformidad con el Reglamento de las CE se imponían derechos a los conjuntos producidos en las CE que contenían una proporción significativa de partes importadas

[71] Primera comunicación escrita de China, párrafo 201.
[72] *Ibid.*, párrafo 208.
[73] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 163.
[74] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 26.
[75] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 211.

cuando el producto acabado importado del país hubiera estado sujeto al pago de derechos antidumping. Según el Grupo Especial del GATT, esos "derechos antielusión" no se impusieron con motivo de la importación o en el momento de la importación del producto.[76]

5.16 De manera análoga, en el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, el Grupo Especial decidió que el depósito de una garantía para la importación de proteínas vegetales debía examinarse en el marco del artículo III, no del artículo II.[77] La conclusión del Grupo Especial se basó en parte significativa en su evaluación de si las cargas en cuestión se "recaudaban en el momento de la entrada de las mercancías en el país importador, y como condición para tal entrada".[78]

5.17 Por último, en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares*, el Grupo Especial constató que el gravamen objeto de la diferencia era una carga interior sujeta al artículo III, y no un arancel sujeto al artículo II. El Grupo Especial observó que "la percepción [del derecho] tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando ... [se] abonaba el precio de compra", y que "sólo se recaudaba sobre productos comprados por organismos públicos para su propio uso y no sobre las importaciones de esos productos".[79]

b) Las medidas de China dan lugar a infracciones del artículo III del GATT de 1994

5.18 Los derechos impuestos en virtud de las medidas son cargas interiores, y no derechos de aduana, ya que no se imponen debido simplemente a la importación de las partes, sino más bien en función de la forma en que un automóvil acabado se monta o se produce en China, y por tanto de la forma en que se usan las partes importadas. Varias características de las medidas así lo demuestran.

5.19 Primero, las medidas sólo requieren que se recauden las cargas cuando las partes de automóviles han sido importadas y montadas para formar un vehículo completo, no cuando se presentan en frontera. Con arreglo al Decreto Nº 125, el derecho aplicable a una parte se establece tras el montaje y la producción, y no directamente con ocasión de la importación (véanse los artículos 7, 11, 27 a 35). Por consiguiente, el nivel del derecho aplicable a las partes importadas depende de su montaje final en un vehículo completado en China. Si se incorporarán a un automóvil que, de conformidad con el Decreto Nº 125, no tiene suficiente contenido nacional, las partes importadas quedarán sujetas a los derechos de aduana normalmente aplicables a un automóvil importado completamente construido (véase el Decreto Nº 125, artículos 21 y 22); el derecho definitivo aplicable a las partes sólo se establece después de su montaje para formar automóviles enteros (véase el artículo 28); la determinación de si una parte presenta las características de un vehículo completo tiene lugar después de que las partes han sido montadas (véase el artículo 5).

5.20 Segundo, las cargas son principalmente aplicables a los fabricantes de automóviles, y no a los importadores de partes de automóviles específicas. Quienes están obligados a pagar los derechos son los fabricantes, aunque las partes se hayan comprado en el mercado interior a proveedores que las hayan importado anteriormente (véase el Decreto Nº 125, artículos 27 a 35).

5.21 Tercero, la verificación por las autoridades aduaneras en las instalaciones del fabricante (véase el Decreto Nº 125, artículos 17 a 20) tiene lugar después del montaje y la producción. Esto,

[76] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5.
[77] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*.
[78] *Ibid.*, párrafo 4.16 b) (donde se citan informes del Subcomité en la Conferencia de La Habana, páginas 62 y 63).
[79] Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*, párrafo 2.

considerado en combinación con los demás elementos aquí enumerados, confirma claramente el carácter interno de las medidas.

5.22 Por último, los derechos se imponen en función de la manera en que las partes de automóviles se incorporan en el proceso de producción nacional (véase el Decreto Nº 125, artículos 21 a 24). De hecho, el tipo "arancelario" aplicable a la parte puede cambiar durante la producción del vehículo si cambia la mezcla de partes importadas utilizadas en el montaje (véase el Decreto Nº 125, artículo 20). Por consiguiente, los derechos pagaderos en virtud del Decreto Nº 125, aunque sean nominalmente "derechos de aduana", de hecho son cargas interiores sujetas al párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y no derechos de aduana sujetos al artículo II.

c) La Primera comunicación escrita de China no refuta las pruebas de que las medidas impugnadas son cargas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994

5.23 En la Primera comunicación escrita de China, ésta aduce que tres factores sugieren que las medidas en litigio imponen derechos de aduana, no cargas interiores (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 44). El Japón presenta algunas observaciones sobre por qué las afirmaciones de China no son convincentes.

5.24 En primer lugar, China afirma que el importador "normalmente declarará en el momento de la importación si una entrada de partes y componentes de automóviles se utilizará para ensamblar un vehículo importado completo".[80] El hecho de que una medida requiera alguna actuación en el momento de la importación no significa que la medida sea por ello una medida en frontera. Es más, en el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, un Grupo Especial del GATT constató que un *depósito de una garantía para la importación de una mercancía* tiene que examinarse en el marco del artículo III. Además, es importante destacar que las medidas impugnadas requieren una declaración sobre el contenido del vehículo completado después de su fabricación en China, no sobre el contenido de una expedición específica al ser importada. Por tanto, aunque una expedición sólo contenga motores, el importador se verá obligado a declarar que constituye un "vehículo que se considera completo" en función de otras partes del motor con las que éste se combinará en el proceso de fabricación.

5.25 En segundo lugar, China aduce que en virtud de las medidas las partes de automóviles que entran en China permanecen en régimen de depósito y no están en libre circulación en su territorio aduanero (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 46). Esa afirmación, no obstante, es irrelevante por lo que respecta al Examen del Grupo Especial. En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT concluyó que "el hecho de que la CEE considere que las piezas y materiales sujetos a derechos antielusión no están 'en libre práctica' no permite ... llegar a la conclusión de que los derechos antielusión se perciben 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II".[81] Constatar otra cosa, dijo el Grupo Especial, significaría que ya no podrán alcanzarse los objetivos básicos subyacentes en los artículos II y III.

5.26 Por último, China afirma que las "medidas impugnadas son administradas por la Administración General de Aduanas de China", y que "los derechos recaudados en virtud del Decreto Nº 125 están clasificados como derechos de aduana propiamente dichos" (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 47). Esa afirmación tampoco es pertinente. En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT expresó concretamente su preocupación

[80] Véase *ibid.*, párrafo 45.

[81] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7 (las cursivas figuran en el original).

por el hecho de que si la descripción o clasificación de una carga con arreglo a la legislación nacional fuera pertinente para determinar si la carga estaba regulada por el artículo III del GATT de 1994, los Miembros "en particular podrían imponer cargas a productos, después de haber sido importados, simplemente encomendando la recaudación de esas cargas a su administración de aduanas y asignando los ingresos así obtenidos a la renta de aduanas".[82] El Grupo Especial, por tanto, rechazó que la carga en litigio estuviera regulada por el artículo II.

2. Subsidiariamente, el artículo II del GATT de 1994 es aplicable a las medidas

5.27 Si el Grupo Especial caracterizara las cargas en litigio como derechos de aduana, el Japón comparte la opinión de los reclamantes de que las medidas de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

a) Las medidas de China dan lugar a una presunción de infracción de sus compromisos arancelarios

5.28 La Lista de concesiones de China se basa, por lo que respecta a los automóviles y las partes de automóviles, en la nomenclatura del Capítulo 87 del SA, titulado "Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios". El sentido corriente de esas partidas, en su contexto, es claro: cuando un producto constituye una de las partes descritas en las partidas 8706-8708, deberá clasificarse bajo esas partidas. Dado que la carrocería de un automóvil sin motor y determinados otros componentes no puede considerarse como un "automóvil de turismo u otro vehículo automóvil" en el sentido corriente de esos términos, sino sólo como parte o partes de él, esa carrocería no puede clasificarse como un vehículo entero, sino sólo como su parte componente específica.

5.29 Como reconoce China, la regla de las "características esenciales" tal como se enuncia en el SA y sus Notas explicativas, es un contexto pertinente para interpretar su arancel de aduanas (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 84). A tenor de esa regla, sólo podrá considerarse que las partes importadas constituyen el artículo completo o acabado si presentan las "características esenciales" del artículo completo o acabado. Cualquier aplicación de las medidas que imponga los derechos correspondientes a vehículos enteros a partes que no presenten las características esenciales del vehículo entero infringe el artículo II.

b) China combina indebidamente mercancías importadas por separado

5.30 En consonancia con su teoría de la "antielusión", China afirma que la principal cuestión interpretativa sometida al Grupo Especial es si las medidas impugnadas se basan en una interpretación válida de la expresión "vehículos automóviles". La defensa de China se basa en la idea de que todo lo que está haciendo es determinar la naturaleza de los productos importados sobre la base no de la forma en que se importan sino de la medida en que se combinan con otras importaciones en el producto final. China sugiere que esto es compatible con el artículo II del GATT de 1994 y con las prácticas aduaneras de otros Miembros.

5.31 En realidad, no hay en el sentido corriente de las partidas en las que China clasifica los vehículos o las partes de automóviles nada que justifique diferenciar los tipos arancelarios en función del uso final de las partes de automóviles importadas. De hecho, el Grupo Especial, al interpretar el arancel de aduanas de China, tiene que atribuir sentido no sólo al compromiso de China relativo a los

[82] *Ibid.*, párrafo 5.7.

"vehículos automóviles", sino también a sus compromisos relativos a las "partes" de vehículos automóviles.

5.32 Por lo que respecta al contexto, la norma de las "características esenciales" en el marco del SA que está incorporada a la Lista de China estipula que si las partes importadas, tal como se "present[an]", tienen las "características esenciales" del artículo completo o acabado, se considerará que constituyen el artículo completo o acabado. Por tanto, cuando una expedición de partes de automóviles importadas, tal como se presentan en la aduana, tiene las características esenciales de un automóvil de turismo u otro vehículo automóvil, se considerará incluida en las partidas 8702-8704. Sin embargo, si las partes, tal como se "present[an]", constituyen "chasis de vehículos equipados con sus motores y carrocerías", incluidos en las partidas 8706-8708, o "partes de automóviles" incluidas en las partidas 8407-8408, no podrá considerarse que esas partes importadas están incluidas en las partidas 8702-8704.

5.33 La práctica ulterior de los Miembros también demuestra que no puede considerarse que las mercancías presentadas en múltiples expediciones constituyen un solo artículo. Por regla general, las autoridades aduaneras del Japón, por ejemplo, basan sus decisiones en materia de clasificación de los productos importados en el momento del despacho de aduana, y los productos importados en distintas expediciones sólo se clasifican conjuntamente en casos excepcionales. El Japón entiende que lo mismo ocurre en las CE.[83]

5.34 Cuando China hace referencia a las normas de los Estados Unidos y las CE relativas a los envíos fraccionados, se abstiene de aclarar que se trata de disposiciones excepcionales. Esas disposiciones se aplican a solicitud y en beneficio de un importador que quiere, por ejemplo, evitar el trámite administrativo de presentación de declaraciones de aduana separadas para un envío que se ha dividido en distintas expediciones (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 157 a 159). Esas normas son aplicables en pocos casos, y no están destinadas a luchar contra la elusión, sino que se aplican a elección del importador para que éste no resulte penalizado por la decisión de un transportista de fraccionar los envíos.

5.35 Por consiguiente, aunque se considere que los derechos impuestos en virtud de las medidas son derechos de aduana, cualquier aplicación de las medidas, cuando la parte o partes importadas en China (en una expedición) no presenten las características esenciales del vehículo entero, constituye una infracción de la Lista de China y del artículo II del GATT de 1994.

3. Clasificación arancelaria de los juegos de piezas CKD y SKD

5.36 Además de las infracciones generales arriba mencionadas, el tratamiento generalizado, en virtud de las medidas, de los juegos de piezas CKD/SKD como "vehículos enteros", con independencia de su condición y contenido exactos, también da lugar a una infracción específica del artículo II y del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

[83] El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Caso C-35/93, *Develop Dr. Eisbein GMBH & Co*, 16 de junio de 1994, ECR [1994] I-2655, párrafo 19, afirmó que "deberá considerarse que un artículo se ha importado sin montar o desmontado cuando las partes componentes, es decir, las partes que pueden identificarse como componentes destinados a constituir el producto acabado, se presentan todas a despacho de aduanas al mismo tiempo (...)".

a) El trato arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas de China impugnadas infringe el artículo II del GATT de 1994

5.37 Los juegos de piezas CKD y SKD pueden ser desde piezas que incluyen algunas partes de un vehículo automóvil, pero ni mucho menos todas ellas, y que aún requieren importantes trabajos de montaje y producción, hasta juegos de piezas que en lo fundamental son vehículos automóviles enteros que simplemente se han desmontado para facilitar el transporte. Por consiguiente, en determinadas circunstancias los juegos de piezas CKD/SKD pueden constituir un "vehículo entero", pero en muchos otros casos no será así.

5.38 Sin embargo, las medidas imponen con carácter general la norma de que los juegos de piezas CKD y SKD son unas de las combinaciones de partes y componentes que se considera constituyen un vehículo entero. Por tanto, el tratamiento generalizado por China de los juegos de piezas CKD y SKD como "vehículos enteros" necesariamente dará lugar a infracciones del artículo II del GATT de 1994. La defensa de China es contradictoria. Por un lado, China aduce que las medidas no son aplicables a los juegos de piezas CKD y SKD (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 37). Por otro, el texto del artículo 21 del Decreto Nº 125 incluye muy claramente esos juegos de piezas entre las combinaciones de partes que son partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos.

b) El tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD infringe el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo

5.39 Además, el tratamiento por China de los juegos de piezas CKD y SKD también representa un incumplimiento del compromiso a que se hace referencia en el informe del Grupo de Trabajo. El Japón respalda la opinión expresada a ese respecto por algunos de los reclamantes. En la práctica, las medidas han creado para los juegos de piezas CKD y SKD una nueva línea arancelaria con un arancel del 25 por ciento, ya que todos los juegos de piezas están ahora sujetos a ese arancel (véase la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 122). Esto constituye una infracción de los compromisos de China derivados del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. China no estaba obligada a establecer una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas, pero si establecía un arancel generalmente aplicable, estaba obligada a imponer un arancel del 10 por ciento.

5.40 No debe permitirse a China que se defienda alegando que no abrió formalmente una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD, porque no modificó su arancel de aduanas. En la práctica, las medidas han creado un nuevo arancel para esos juegos de piezas. China está obligada a cumplir de buena fe las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, incluidos los compromisos derivados del informe del Grupo de Trabajo.

4. El artículo XX del GATT de 1994 no justifica las medidas

5.41 China aduce que las medidas estaban destinadas a lograr la observancia de sus leyes y reglamentos aduaneros (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 203 y 204). Sin embargo, las medidas en ningún momento aluden al objetivo de impedir la elusión de las normas aduaneras chinas. De hecho, China hace simplemente referencia a la indicación genérica, en la Orden Nº 8, de que China "impondrá estrictamente derechos de importación a tipos arancelarios aplicables a los vehículos completos y las partes a fin de evitar la evasión arancelaria" (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 24). No está claro en qué modo esto sería pertinente, y mucho menos en qué modo podría justificar las medidas. Además, se hace referencia específica a "las partes y los vehículos enteros", sin alusión alguna a los juegos de piezas CKD o SKD o a algún riesgo específico de elusión relacionado con esos juegos de piezas.

5.42 China no ha presentado ninguna prueba de que los fabricantes de automóviles con base en China, tras haberse beneficiado legítimamente durante muchos años de los derechos más bajos aplicados por China a las partes de automóviles mediante operaciones de montaje local, hayan optado recientemente por incurrir en un fraude arancelario importando vehículos completos como partes de automóviles. Si algo ha demostrado China es que los principales fabricantes de automóviles han cumplido las normas aduaneras de China, tanto si son como o si no son compatibles con la OMC. En efecto, China ha observado que los principales fabricantes de automóviles han importado en China juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a clasificaciones arancelarias compatibles con las normas aduaneras de China (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 39).

5.43 Además, las medidas tienen graves efectos sobre el comercio. Su estructura es muy amplia, de manera que abarcan múltiples expediciones de diversas fuentes y a diversas partes dentro de China. Las medidas de China imponen como norma general que los productos importados, si se utilizan en determinadas proporciones con otros productos importados, siempre se tratarán como "vehículos enteros", quedando así sujetos al pago de derechos de aduana más elevados. De hecho, China tratará las combinaciones de partes importadas de distintos proveedores, o incluso de distinto origen nacional, como un solo "vehículo entero" a esos efectos. Las medidas tampoco distinguen entre las partes importadas en China por el fabricante del vehículo y las partes importadas en China por terceros, como los proveedores de partes. Este elemento concreto requiere un examen más pormenorizado.

C. COMUNICACIÓN PRESENTADA POR MÉXICO EN CALIDAD DE TERCERO

1. Introducción

5.44 El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (México) agradece la oportunidad de presentar sus puntos de vista en esta diferencia. La participación en calidad de tercero de México obedece a su interés comercial en el presente asunto. México observa con preocupación la falta de cumplimiento por parte de China de sus obligaciones conforme a la OMC, particularmente en vista de que la industria de autopartes de México contribuye con una parte importante del Producto Interno Bruto de su sector manufacturero.

5.45 México coincide con los argumentos presentados por Estados Unidos, las Comunidades Europeas y el Canadá en el sentido que la imposición de medidas que favorecen el uso de autopartes nacionales con preferencia a las autopartes importadas constituye una violación a los principios fundamentales de no discriminación de la OMC. A través de tres instrumentos específicos hoy impugnados en esta controversia (las medidas), China impone sobre autopartes importadas cargas adicionales -tanto económicas como administrativas- que no son exigibles a las autopartes producidas en territorio chino. Lo anterior tiene la inevitable consecuencia de alterar las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados, lo cual a su vez crea un incentivo entre los productores de automóviles para utilizar autopartes nacionales en lugar de autopartes importadas.

5.46 En particular, las medidas impuestas por China infringen las disposiciones del GATT de 1994, del Acuerdo sobre las MIC, del Acuerdo SMC, así como ciertas disposiciones de su Protocolo de Adhesión.

2. GATT de 1994

5.47 En opinión de México, las medidas adoptadas por China son "medidas internas" incompatibles con el artículo III del GATT de 1994 en virtud de que éstas establecen un trato menos favorable para las autopartes importadas en relación con las autopartes nacionales. Contrario a lo

manifestado por China en su Primera comunicación[84], las medidas en cuestión no se tratan de "medidas aplicadas en frontera" sino de "medidas internas". Tomando en consideración que dichas medidas son aplicadas una vez que el producto ha sido importado y no al momento de la importación, este Grupo Especial debe concluir que la naturaleza de las medidas es de aplicación interna.

5.48 De manera específica, las medidas de China sobre autopartes son incompatibles con los siguientes párrafos del artículo III:

a) párrafo 2, en virtud de que resultan en cargas interiores superiores a las aplicadas a productos nacionales;

b) párrafo 4, en virtud de que constituyen medidas que afectan la venta, compra, transporte, distribución y uso en el mercado interior[85];

c) párrafo 5, en virtud de que son reglamentaciones cuantitativas que requieren que una cantidad o proporción determinada de un producto provenga de fuentes nacionales de producción.

5.49 Los párrafos 2, 4 y 5 del artículo III del GATT de 1994 presentan diferentes formas en que la obligación de trato nacional debe ser cumplida. Conforme a lo anterior, las medidas impuestas por China son incompatibles con estos tres supuestos del principio de trato nacional.

3. Acuerdo sobre las MIC

5.50 Las medidas adoptadas por China transgreden también las disciplinas de la OMC desde el punto de vista de medidas en materia de inversión relacionadas con el comercio (MIC).

5.51 En opinión de México, las medidas impugnadas son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC de acuerdo al orden de análisis señalado por el Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*.[86] El Grupo Especial en esa controversia consideró pertinente analizar la incompatibilidad de la medida en dos pasos. Primero, determinar si las medidas impugnadas constituyen MIC, lo cual a su vez incluye analizar si éstas son i) "medidas en materia de inversiones" y ii) medidas "relacionadas con el comercio". Segundo, examinar si la MIC es violatoria del artículo III del GATT de 1994.

5.52 En relación con el primer elemento, México considera que las medidas adoptadas por China efectivamente constituyen medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio. Conforme a lo señalado en la diferencia *Indonesia - Automóviles*, una medida que está "destinada[] a alentar el desarrollo de una capacidad local de fabricación de vehículos automóviles acabados y de piezas y componentes de automóviles" constituye una "medida en materia de inversiones".[87] Ese mismo Grupo Especial señaló que las medidas en materia de contenido nacional "han de ser

[84] Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 41 a 70.

[85] En relación con el término "afectar" establecido en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, México considera aplicable al presente caso el criterio del Grupo Especial en el asunto *India - Automóviles* (DS175) (párrafo 7.197). En dicha diferencia, el Grupo Especial interpretó que la "afectación" puede ocurrir cuando se otorga un incentivo para comprar productos locales o cuando se modifican las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los productos importados.

[86] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.72.

[87] *Ibid.*, párrafo 14.80.

necesariamente 'medidas relacionadas con el comercio'".[88] Por lo tanto, en el presente caso se cumplen ambos componentes de una MIC.

5.53 En relación con el segundo elemento, de acuerdo a lo antes expresado en este escrito, México opina que las medidas impuestas por China son violatorias del artículo III del GATT en la forma prescrita en sus párrafos 2, 4 y 5. Por lo tanto, las medidas objeto de controversia resultan incompatibles conforme al análisis del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*.

5.54 En adición a lo anterior, el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC señala que ningún Miembro aplicará ninguna MIC que sea incompatible con el artículo III del GATT de 1994 (trato nacional). Para mayor claridad, el párrafo 2 del artículo 2 hace referencia a la "lista ilustrativa" de MIC que se consideran incompatibles con la obligación de trato nacional.

5.55 Las medidas en cuestión encuadran claramente en el párrafo 1 a) de la lista ilustrativa, el cual versa sobre MIC que contienen requisitos de contenido nacional. Específicamente, el párrafo 1 a) señala como ejemplo de MIC incompatible con el artículo III del GATT de 1994 aquellas cuyo cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja y que prescriban lo siguiente:

> La compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos terminados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local. (énfasis añadido)

5.56 En este contexto, es evidente que las medidas impugnadas cumplen con los elementos del párrafo 1 a) de la lista ilustrativa toda vez que i) son necesarias para obtener una ventaja y ii) prescriben como condición el uso de productos de origen nacional.

4. Protocolo de Adhesión de China

5.57 El compromiso de China de dar cumplimiento al artículo III del GATT y al Acuerdo sobre las MIC se establece inequívocamente en su Protocolo de Adhesión. En relación con la obligación de cumplir con el artículo III del GATT de 1994, el párrafo 2 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión indica lo siguiente:

> Para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la Agricultura, China eliminará las medidas no arancelarias que no pueda justificar de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre la OMC y no introducirá, reintroducirá ni aplicará medidas no arancelarias de este tipo. ... (énfasis añadido)

5.58 Respecto del Acuerdo sobre las MIC, el párrafo 3 de la sección 7 del Protocolo de Adhesión señala lo siguiente:

> En el momento de su adhesión, China cumplirá el Acuerdo sobre las MIC sin recurrir a las disposiciones del artículo 5 de dicho Acuerdo. China eliminará y dejará de aplicar las prescripciones destinadas a mantener el equilibrio comercial y cambiario, las prescripciones de contenido nacional y las prescripciones sobre exportación o resultados hechas efectivas mediante leyes, reglamentos y demás medidas. (énfasis añadido)

[88] *Ibid.*, párrafo 14.82.

5.59 De acuerdo a las disposiciones transcritas, China adquirió -al momento de su adhesión a la OMC- la obligación de poner sus medidas de conformidad con las disciplinas de la OMC, incluyendo el artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC.

5. Conclusión

5.60 Por las razones antes señaladas, México considera que China actúa de manera incompatible con sus obligaciones en la OMC al mantener medidas que favorecen el uso de autopartes nacionales con preferencia a las autopartes importadas. Dichas medidas contravienen los compromisos que China adquirió al momento de adherirse a la OMC y por tanto socava las expectativas legítimas de los demás Miembros.

D. DECLARACIÓN ORAL DE LA ARGENTINA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Las medidas impugnadas no son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II del GATT de 1994

5.61 Una de las principales cuestiones objeto de esta diferencia es si las medidas[89] en litigio constituyen o bien medidas en la frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994 o, por el contrario, impuestos interiores regulados por el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o reglamentos interiores en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

5.62 Para que pueda considerarse que una medida es una medida en frontera comprendida en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo II, esa medida debe dar lugar a la imposición de uno o más derechos a los productos "al ser importados en el territorio" o "con motivo de la importación".[90] Con arreglo a las medidas en litigio, se impone un derecho aplicable a vehículos enteros cuando las partes importadas se han montado. Así se desprende claramente del texto del Decreto Nº 125, en cuyo artículo 28 se dispone que: "una vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas para formar vehículos completos, el fabricante de automóviles presentará una declaración de los derechos pagaderos a la aduana y ésta ... efectuará la clasificación y la percepción de los derechos". El hecho de que esa imposición tenga lugar después de la verificación por las autoridades y una vez que el vehículo ha sido fabricado demuestra que la condición para la aplicación del derecho es el montaje y la fabricación del vehículo, y no la importación de las partes. Además, el que el derecho aplicable pueda ser más elevado si los fabricantes deciden incorporar otras partes importadas para formar el modelo de vehículo registrado[91], o el que se reconozca una diferencia en los derechos si

[89] Por "medidas" la Argentina se refiere a lo siguiente: la Política de desarrollo en el sector del automóvil, publicada el 21 de mayo de 2004 por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) como Orden Nº 8 ("Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil, de 2004") (Prueba documental conjunta 18); "Medidas administrativas sobre la importación de partes de automóviles consideradas vehículos enteros", publicadas como Decreto Nº 125 el 28 de febrero de 2005 por la Administración General de Aduanas de China ("Aduanas"), la NDRC, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio de conformidad con la Orden sobre política de desarrollo en el sector del automóvil ("Decreto Nº 125") (Prueba documental conjunta 27); "Normas para determinar si las partes de automóviles importadas se consideran vehículos completos", publicadas por Aduanas como Aviso Público Nº 4 el 28 de marzo de 2005, de conformidad con el Decreto Nº 125 ("Aviso Nº 4") (Prueba documental conjunta 28).

[90] Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.8, donde el Grupo Especial constató lo siguiente: "En vista de lo que antecede, el Grupo Especial consideró que los derechos antielusión no se aplican '**a la importación o con motivo de ésta**' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II y por consiguiente no constituyen derechos de aduana en el sentido de esa disposición."

[91] Artículo 20 del Decreto Nº 125.

las partes se han comprado a un proveedor local y no han sido importadas por el fabricante[92], confirman que por lo que respecta a las mercancías el hecho imponible tiene lugar con ocasión del montaje, y no de la entrada del producto en el territorio.

5.63 China aduce que al igual que la medida antielusión revisada de las CE, las medidas impugnadas imponen derechos condicionados a la entrada de mercancías en China, por lo que son medidas en frontera sujetas al artículo II del GATT de 1994.[93] Como ha afirmado China, la medida antielusión revisada de las CE "aplica el derecho antidumping a las partes y componentes importados como condición para su importación". China sugiere que sus medidas están también condicionadas a la importación, como la de las CE, porque las partes de automóviles no están en libre circulación hasta que se les haya impuesto el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles si el fabricante utiliza las partes y componentes importados como parte de un conjunto mayor de partes importadas que presenta las características esenciales de un vehículo automóvil.[94] En el asunto *CEE - Piezas y componentes* el Grupo Especial entendió que el hecho de que las mercancías importadas se traten como mercancías que no están "en libre práctica" no puede respaldar la conclusión de que se están imponiendo derechos "con motivo de la importación", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II.[95]

5.64 Palabras como "mercancías en régimen de depósito"[96] o "en la etapa de importación"[97] que figuran en las medidas no significan necesariamente que las medidas en litigio sean de hecho medidas en frontera. Una vez más, como sostuvo el Grupo Especial en el asunto *CEE - Piezas y componentes*, "si la designación o clasificación de una carga en la legislación interna de una parte contratante bastara para considerar que ésta se aplicaba 'con motivo de la importación', las partes contratantes podrían determinar por sí mismas cuáles de las disposiciones citadas se aplicarían a sus cargas".[98]

5.65 China trata además de demostrar que las cargas recaudadas tras la importación son medidas en frontera porque la recaudación es administrada por los servicios de aduanas. A juicio de la Argentina, esto debe ser objeto de cuidadosa consideración, ya que un Miembro podría eludir las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo III del GATT de 1994 simplemente designando a la Oficina de Aduanas como organismo recaudador de un impuesto que de hecho es una carga interior y no una medida en frontera. Ese tipo de razonamientos fueron también respaldados por el Grupo Especial encargado del asunto *CEE - Piezas y componentes*, el cual sostuvo que los Miembros "en particular podrían imponer cargas a productos, después de haber sido importados, simplemente encomendando la recaudación de esas cargas a su administración de aduanas y asignando los ingresos así obtenidos a la renta de aduanas. Con esa interpretación no se podría alcanzar el objetivo fundamental de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos de otras partes contratantes sólo revista la forma de derechos de aduana propiamente dichos, aplicados a la importación o con motivo de ésta y no la forma de cargas interiores".[99]

5.66 La forma en que operan las medidas en litigio en esta diferencia sugiere que constituyen impuestos y reglamentos interiores que se aplican únicamente a las partes importadas, y no medidas en frontera reguladas por el artículo II del GATT de 1994. Por consiguiente, esas medidas están sujetas a lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994. En la comunicación

---

[92] Artículo 29 del Decreto Nº 125.
[93] Primera comunicación escrita de China, párrafo 61.
[94] *Ibid.*, párrafo 46.
[95] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.
[96] Artículo 16 del Decreto Nº 125.
[97] Artículo 28 del Decreto Nº 125.
[98] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.
[99] *Ibid.*

escrita de la Argentina ya hemos presentado un análisis de las medidas en el marco de los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, que no deseamos repetir aquí. Con todo, si el Grupo Especial constatara que las medidas son de algún modo incompatibles con las disposiciones relativas al trato nacional arriba citadas, procedería también formular una constatación sobre la compatibilidad de las medidas de China con el párrafo 2 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China.

2. Las medidas de China no son similares a las medidas antidumping o compensatorias antielusión

5.67 La Argentina no cree adecuado trazar un paralelismo entre los derechos de aduana propiamente dichos y las medidas antidumping o compensatorias antielusión. China lo hace para justificar sus medidas en cuanto que medidas antielusión.

5.68 Las medidas antidumping y compensatorias antielusión se aplican a mercancías que se importan con la única finalidad de ser montadas para formar productos finales cuya importación está sujeta al pago de derechos antidumping o compensatorios encaminados a impedir el daño importante o la amenaza de daño importante o el retraso en la creación de una rama de producción nacional. Cuando se aplica una medida antidumping o compensatoria antielusión, los derechos se cobran en la frontera en el momento de la importación, y no posteriormente o en función de la incorporación de las partes a un todo.

5.69 Contrariamente a lo que afirma China, los derechos antidumping y compensatorios y los derechos antidumping o compensatorios antielusión son distintos de los derechos de aduana propiamente dichos. Los derechos antidumping/compensatorios y antidumping/compensatorios antielusión tienen por objeto resolver un caso de daño en el mercado interior causado por productos importados a precios discriminatorios como consecuencia de una subvención o a la práctica del dumping.

5.70 Por consiguiente, la diferencia entre las medidas de China y las medidas antidumping/compensatorias antielusión, sumada al hecho de que estas últimas imponen derechos en la frontera y no con ocasión del montaje de las mercancías, sugiere que las medidas de China no son medidas antielusión, por lo que no hay una práctica común, concordante y coherente.[100]

5.71 Aceptar que las medidas de China se imponen para impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos[101] llevaría a incluir en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994 medidas que, como éstas, conllevan onerosos procedimientos administrativos -antes y después de la importación- aplicables únicamente a los fabricantes de partes importadas, así como derechos supeditados a qué partes importadas decide el fabricante incorporar al producto final, y en qué manera decide hacerlo. Esa interpretación permitiría a los Miembros restringir las importaciones de mercancías de otros Miembros no consignadas en sus Listas de concesiones so pretexto de la protección de una supuesta medida antielusión.[102]

3. Las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX

5.72 China afirma que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 en cuanto que medidas necesarias para lograr la observancia de la

[100] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 192.
[101] Primera comunicación escrita de China, párrafo 112.
[102] Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 35.

legislación aduanera china.[103] Sin embargo, el artículo 1 del Decreto Nº 125 estipula claramente que las medidas "se formulan ... con vistas a formalizar y mejorar la administración de la importación de partes de automóviles y promover un desarrollo sólido del sector del automóvil".[104] El texto de la disposición sugiere que el objetivo específico de las normas no es inequívocamente la "observancia", como China sugiere en su comunicación escrita.[105] Para que se considere que una medida es "necesaria" en el sentido del apartado d) del artículo XX, uno de los elementos que forman parte del proceso de "sopesar y confrontar" es la repercusión de la medida en el comercio internacional.[106]

5.73 La Argentina considera que la repercusión que esas medidas podrían tener va mucho más allá de lo que podría considerarse "poco". El hecho de que las medidas den lugar a la aplicación de tipos arancelarios más elevados a las partes que finalmente se montan para formar vehículos enteros, con independencia de que quien haya efectuado la importación sea el fabricante o un proveedor local cuyo único objetivo es importar partes, tiene como resultado un desincentivo para que los compradores y fabricantes locales compren las partes importadas. Además, las cargas administrativas impuestas a los importadores y los fabricantes de vehículos que utilizan partes importadas contribuyen a distorsionar las opciones de los fabricantes que tienen que decidir entre comprar partes importadas o comprar partes nacionales. El tratamiento diferenciado de las partes nacionales y las importadas afecta, evidentemente, a las condiciones de competencia del producto importado en el mercado chino, y más concretamente a las condiciones de la oferta para la venta o la compra de esos productos en el mercado interior. En su conjunto, ello tiene como resultado una restricción de la entrada de partes importadas en el mercado del automóvil de China. En *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* el Órgano de Apelación constató que: "*una medida que tuviese relativamente poca repercusión en los productos importados podría más fácilmente considerarse 'necesaria' que una medida con efectos restrictivos intensos o más amplios*".[107] Los efectos que las medidas impugnadas tienen sobre las partes importadas resultan en una restricción al comercio. Por consiguiente, el criterio de la "necesidad" no se satisface, lo que impide a China justificar las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

5.74 Por último, si el Grupo Especial analizara la justificación de las medidas en el marco del preámbulo del artículo XX, la Argentina considera que las resoluciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - Gasolina* ofrecen orientación pertinente por lo que respecta a la prevención del "abuso de las excepciones del artículo XX".[108]

4. Conclusión

5.75 Para concluir, la Argentina se permite hacer las siguientes observaciones:

- En primer lugar, el argumento de China de que las medidas son medidas en frontera y no impuestos interiores no convence a la Argentina. Por consiguiente, la Argentina opina que las medidas están sujetas a lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994.

---

[103] Primera comunicación escrita de China, párrafo 201.
[104] Artículo 1 del Decreto Nº 125, China - Prueba documental 2.
[105] Primera comunicación escrita de China, párrafos 202, 204, 205, 207, 208 y siguientes.
[106] *Ibid.*, párrafo 208.
[107] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 163.
[108] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 26.

- En segundo lugar, la Argentina considera que no hay ninguna similitud entre las medidas antidumping/compensatorias antielusión y las medidas de China, porque unas y otras tratan asuntos distintos, tienen finalidades distintas y, lo que es más importante, las primeras consisten en derechos impuestos a la importación, mientras que las segundas dan lugar a la imposición de derechos tras la verificación del contenido de partes importadas que se han combinado para formar el vehículo fabricado localmente. Considerar que las medidas de China son medidas arancelarias antielusión permitiría a los Miembros clasificar como derechos de aduana propiamente dichos los impuestos y cargas que dependen de la fabricación y la verificación de productos que contienen partes importadas, y clasificar como derechos de aduana propiamente dichos medidas que conllevan onerosos procedimientos administrativos aplicables únicamente a los usuarios de mercancías importadas. Esas medidas podrían entrañar algún tipo de restricción de las importaciones, y supondrían ampliar el ámbito de interpretación del artículo II, al tiempo que se reduce al mínimo o se imposibilita la aplicación del artículo III.

- Por último, tampoco convence a la Argentina el argumento de China de que las medidas están amparadas por la excepción prevista en el apartado d) del artículo XX, porque los efectos restrictivos de las medidas en el comercio internacional impiden a China satisfacer el criterio de "necesidad" con el fin de justificar la aplicación de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX.

E. DECLARACIÓN ORAL DE AUSTRALIA EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Introducción

5.76 En lo fundamental, lo que los reclamantes alegan en esta diferencia es que China ha reintroducido cargas interiores y prescripciones administrativas discriminatorias aplicables a las partes de automóviles importadas. La declaración oral de Australia se centra en tres cuestiones cruciales. Primero, la caracterización adecuada de las medidas impugnadas. Segundo, la interpretación del arancel de aduanas de China. Tercero, la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

2. ¿Son las medidas impugnadas medidas en frontera o medidas interiores?

5.77 La principal cuestión objeto de la diferencia sometida a este Grupo Especial es si las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas al artículo II o medidas interiores sujetas al artículo III del GATT de 1994. De la Primera comunicación escrita de China[109] parece desprenderse que su única defensa frente a las alegaciones formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994, el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC y la Parte I del Protocolo de Adhesión de China es que las medidas impugnadas son medidas en frontera.

5.78 Los tres reclamantes en esta diferencia han presentado una sección común sobre antecedentes fácticos. Los hechos revelan que las medidas impugnadas imponen cargas y prescripciones administrativas a las partes de automóviles importadas sobre la base del uso de esas partes importadas en la fabricación de vehículos que tiene lugar después de la importación, y no sobre la base del estado del producto cuando se presenta en la frontera. Australia considera que esas partes importadas han

[109] Primera comunicación escrita de China, párrafos 169 a 174.

entrado en el comercio y están en libre circulación en China desde el momento en que han atravesado la frontera.

5.79 El compromiso de consolidar los aranceles previsto en el artículo II y la obligación de trato nacional consagrada en el artículo III son dos disposiciones básicas del GATT de 1994. La delimitación entre esas dos disposiciones ya se ha examinado en varios asuntos en el marco del GATT y la OMC. A juicio de Australia, la orientación que ofrecen esos asuntos anteriores, aplicada a los elementos de hecho actuales, lleva a concluir que las medidas de China son medidas interiores y no medidas en frontera. Esos asuntos anteriores también sugieren que el examen del contenido, con preferencia a la forma, debe constituir también un elemento importante del análisis del Grupo Especial en la presente diferencia.

5.80 El artículo III tiene por finalidad velar por que no se apliquen medidas interiores "a los productos importados o nacionales de manera que se proteja la producción nacional". Como señaló el Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, la finalidad del artículo III es que los productos importados "sean tratados de la misma manera que los productos similares de origen nacional; de ser de otro modo se podría conceder una protección indirecta".[110]

5.81 En *CEE - Piezas y componentes*, un asunto que presenta muchas similitudes de hecho con la presente diferencia, un Grupo Especial del GATT tuvo que determinar si una carga en particular era una medida en frontera o una medida interior.[111] En aquel asunto, la medida impugnada imponía derechos a productos acabados montados o producidos en las CEE, y no a partes o materiales importados. Al concluir que se trataba de una medida interior, el Grupo Especial del GATT hizo dos observaciones fundamentales.

5.82 En primer lugar, sostuvo que la finalidad de política de la medida, a saber, impedir la elusión del pago de derechos, no era pertinente para determinar si se trataba de una medida en frontera o una medida interior. Lo que sí era pertinente, no obstante, era el que la carga fuera pagadera en el momento o el lugar de la importación o si se recaudaba en el plano interno.

5.83 En segundo lugar, el Grupo Especial del GATT sostuvo que la clasificación de una medida en la legislación nacional como un derecho de aduana, así como su tratamiento análogo al de los derechos de aduana, no era determinante para su caracterización como medida en frontera. De otro modo las partes contratantes podrían frustrar fácilmente el objetivo de los artículos II y III, a saber, que la discriminación contra los productos procedentes de otras partes contratantes sólo es admisible mediante la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos impuestos con motivo de la importación, y no mediante la aplicación de impuestos interiores.

5.84 *Bélgica - Subsidios familiares* es otro asunto en el que un Grupo Especial del GATT constató que el gravamen en cuestión era una medida interior. El hecho de que el gravamen dependiera del uso interno del producto, y de que no se cobrara en el momento de la importación, influyó en esa conclusión.[112] En el asunto *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, un Grupo Especial del GATT respaldó de nuevo la idea de que una carga, para que constituya una medida en frontera,

[110] Informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 11; citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20.
[111] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 5.4 a 5.8.
[112] Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*, párrafo 2.

tiene que recaudarse en el momento de la entrada de las mercancías en el país importador y como condición de esa entrada.[113]

5.85 A la luz de esos asuntos, Australia respalda los argumentos del Canadá relativos a la distinción entre las medidas en frontera y las medidas interiores.[114] En términos generales, las medidas interiores regulan el comercio interior, mientras que las medidas en frontera regulan el proceso de importación. Las cargas interiores se imponen sobre actividades que tienen lugar dentro del territorio de un Miembro en relación con el comercio interior normal de un producto, mientras que las cargas en frontera se imponen en el momento o el lugar de la importación. Un Miembro no puede, a su libre arbitrio, "considerar" que determinados productos importados no han entrado en su comercio interior, y de ese modo eludir sus obligaciones en materia de trato nacional, como aparentemente ha hecho China en este caso recurriendo a la imposición de una "fianza" a las importaciones en el lugar de importación.

5.86 China ha aducido en esta diferencia que las medidas impugnadas están destinadas a lograr la observancia de su arancel de aduanas y a impedir la elusión de sus consolidaciones arancelarias para los vehículos automóviles.[115] Sin embargo, no ha presentado ninguna prueba de una tendencia significativa hacia la comisión de fraudes aduaneros en la industria del automóvil.[116] Además, a juicio de Australia, China no ha distinguido efectivamente sus medidas impugnadas de los derechos antielusión objeto del asunto *CEE - Piezas y componentes*.[117] En particular, China afirma que la imposición de cargas en frontera después del momento de importación o en un lugar distinto es admisible siempre que la carga contribuya a la satisfacción de una obligación que nació como condición de la importación.[118] Las medidas en litigio, supuestamente en un intento por establecer un vínculo con la importación, incluyen una declaración formulada en el momento de la importación. Parece, sin embargo que esa declaración está totalmente centrada en la manera en que las partes importadas se utilizarán internamente en China, y no en el contenido de una expedición en el momento de la importación. Además, en realidad la carga se aplica después de la fabricación, cuando puede establecerse que un vehículo fabricado contiene un determinado porcentaje de partes importadas. Por consiguiente, a juicio de Australia, la obligación nace en el plano interno, después de que el vehículo ha sido fabricado.

5.87 Australia comparte plenamente la preocupación sistémica de las Comunidades Europeas de que si la elaboración y fabricación de productos tras su importación en el territorio de un Miembro se aceptara generalmente como una etapa intermedia anterior a la clasificación arancelaria, todo el sistema de clasificación arancelaria quedaría privado de sentido.[119] Australia comparte además la preocupación sistémica del Japón de que la aceptación de la posición de China reduciría el alcance de las obligaciones en materia de trato nacional establecidas en el artículo III.[120] En opinión de Australia, esa interpretación sería incompatible con el objeto y fin tanto del Acuerdo sobre la OMC como del GATT de 1994.

5.88 En resumen, Australia sostiene que las medidas de China en litigio deben caracterizarse como medidas interiores, y son incompatibles con el artículo III del GATT de 1994.

---

[113] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Proteínas destinadas a la alimentación animal*, párrafos 4.13 a 4.18.
[114] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 78 a 86.
[115] Primera comunicación escrita de China, párrafos 3 y 43.
[116] Véase también la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 2.
[117] *Ibid.*, párrafo 19.
[118] Primera comunicación escrita de China, párrafos 49 a 70.
[119] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 140.
[120] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 22.

3. ¿Cuál es la interpretación adecuada del arancel de aduanas de China?

5.89 Con todo, si el Grupo Especial determinara que las medidas impugnadas constituyen medidas en frontera, Australia respalda el argumento alternativo de los reclamantes de que las medidas de China infringen el artículo II del GATT de 1994.[121]

5.90 Los reclamantes en esta diferencia alegan que las medidas de China impugnadas clasifican las partes de automóviles importadas como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos después de la importación, lo que da lugar a la aplicación de un arancel del 25 por ciento. Aducen que esto infringe el compromiso asumido por China, en el marco del artículo II, de aplicar un arancel del 10 por ciento a las partes de automóviles importadas.[122] En su defensa frente a esa alegación, China aduce que se ha visto obligada a imponer el arancel del 25 por ciento a las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos para evitar que los países traten de eludir el arancel más elevado importando automóviles desmontados en múltiples expediciones.

5.91 En lo fundamental, lo que China argumenta es que las autoridades aduaneras deben clasificar como un artículo completo cualquier grupo de partes que presente las características esenciales de ese artículo, con independencia de que estén o no estén montadas. China aduce que esto es así con independencia de que un grupo de partes entre en el territorio aduanero en una expedición o en múltiples expediciones.[123] Sostiene que la norma de las "características esenciales" establecida en la RGI 2 a)[124] respalda esa posición.

5.92 Australia no comparte la interpretación de la norma de las "características esenciales" propugnada por China por las siguientes razones.

5.93 En primer lugar, la opinión de China pasa por alto el principio fundamental de que las mercancías siempre se clasifican en el SA sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como se importan y se presentan a la aduana, expedición por expedición. Las intenciones del importador y las diferencias en los tipos del derecho son irrelevantes.

5.94 En segundo lugar, la opinión de China pasa por alto la importancia de las palabras cruciales "éste presente" que figuran en la norma de las "características esenciales". De hecho, esas palabras sólo aparecen una vez en las 83 páginas de la comunicación de China[125], cuando China cita el texto completo de la norma de las "características esenciales".

5.95 En tercer lugar, Australia observa que China, en su comunicación, alude a la práctica australiana.[126] A efectos de información del Grupo Especial, cabe señalar que la práctica aduanera australiana por lo que respecta a la norma de las "características esenciales" pone de manifiesto que el valor de las partes, en relación con el valor del producto completo, es irrelevante. Antes bien, lo que se requiere es un examen de la función, finalidad y construcción del producto completo para

---

[121] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 207 a 281; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 116 a 122; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 131 a 150.

[122] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 280; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 119; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 44.

[123] Primera comunicación escrita de China, párrafo 2.

[124] Adjunta al Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, de 1983.

[125] Primera comunicación escrita de China, párrafo 84.

[126] *Ibid.*, párrafo 65.

determinar sus características esenciales, y después una evaluación de si las partes, una vez montadas, presentan también esas características esenciales. Podría afirmarse, por ejemplo, que las características esenciales de un vehículo automóvil son el transporte de personas y mercancías mediante la utilización de un motor. Para que un grupo de partes contenidas en una expedición, una vez montadas, puedan clasificarse como un vehículo automóvil, también esas partes deberán presentar esas características esenciales. Si una expedición incluye todas las partes necesarias para formar un vehículo automóvil, salvo el motor mismo, las partes no tendrían las características esenciales de un vehículo automóvil y no podrían clasificarse como tal.[127]

5.96 En cuarto lugar, la opinión de China no está en consonancia con el sentido corriente de los términos de su arancel de aduanas, que prevén una clara separación entre los vehículos automóviles completos y las partes de esos vehículos. A juicio de Australia, esto es contrario al principio de efectividad en la interpretación de los tratados.[128]

5.97 Por consiguiente, en opinión de Australia, y sobre la base de una interpretación adecuada del arancel de aduanas de China, las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994.

4. Alcance de la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994

5.98 China afirma también que las medidas impugnadas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas que son necesarias para lograr la observancia de las leyes aduaneras de China.[129]

5.99 Australia, al igual que el Japón[130] y la Argentina[131] considera que los argumentos de China en el marco del apartado d) del artículo XX no son convincentes. La afirmación de China de que las "medidas impugnadas no tienen efectos restrictivos del comercio internacional, o los tienen en grado mínimo"[132], no cuadra fácilmente con el material expuesto en la sección común sobre antecedentes fácticos presentada por los reclamantes. Ese material demuestra que las medidas impugnadas tienen efectos en el comercio de los reclamantes. Además, las medidas impugnadas afectan desfavorablemente a la industria australiana de partes y componentes de automóviles.

5.100 Australia observa que China no ha hecho referencia a las prescripciones del preámbulo del artículo XX. Esto es significativo, ya que, según el Órgano de Apelación, la finalidad del preámbulo es evitar "el abuso de las excepciones previstas en el artículo XX".[133] Además, en el marco del artículo XX, la carga de la prueba recae sobre China, en cuanto que demandado que invoca una excepción.[134]

5.101 Por consiguiente, Australia sostiene que las medidas de China no pueden acogerse a la protección prevista en el apartado d) del artículo XX del GATT de 1994.

---

[127] *Minister for Industry and Commerce v Zyfert and Collector of Customs for NSW v Putale Pty Ltd*, en el Pleno del Tribunal Federal de Australia.
[128] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 27.
[129] Primera comunicación escrita de China, párrafos 201 a 214.
[130] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 49 a 56.
[131] Comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafos 28 a 36.
[132] Primera comunicación escrita de China, párrafo 213.
[133] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 116.
[134] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

F. DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

5.102 La presente diferencia plantea varias cuestiones de interés sistémico para todos los Miembros de la OMC. En esta declaración oral, el Brasil expone algunas ideas sobre lo que a su juicio es una cuestión interpretativa crucial sometida a la consideración del Grupo Especial, a saber, cómo debe el Grupo Especial caracterizar, en el marco de la normativa de la OMC, la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 de China. En otras palabras, ¿son las medidas en litigio "medidas en frontera", que han de examinarse con arreglo al artículo II del GATT de 1994, o "medidas interiores", que han de examinarse en el marco del artículo III del GATT de 1994?

5.103 El Brasil observa que las partes en esta diferencia han dado respuestas distintas a esa pregunta. Por el momento, el Brasil no expresa opinión alguna sobre la caracterización adecuada de las medidas en litigio. No obstante, y teniendo en cuenta la importancia de la distinción entre las disciplinas del artículo II y el artículo III del GATT de 1994, el Brasil destaca algunos aspectos cruciales de las diferencias entre esos artículos.

5.104 El artículo II impide a los Miembros otorgar a los productos importados un trato menos favorable que el fijado en su Lista de concesiones. Como ha confirmado el Órgano de Apelación, "en virtud del párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994, las Listas forman parte integrante del GATT de 1994. Por consiguiente, las concesiones previstas en esa Lista son parte de los términos del tratado".[135] Además, esas Listas "representan ... un acuerdo común entre todos los Miembros".[136] Habida cuenta de que reflejan el equilibrio de concesiones negociado por los Miembros, como afirmó el Grupo Especial en el asunto *CE - Trozos de pollo*[137], las Listas no deben ser objeto de modificaciones unilaterales sin una compensación adecuada. Por consiguiente, los Miembros no pueden otorgar al comercio de otros Miembros un trato menos favorable que el fijado en la Lista pertinente. En contraste, el artículo III del GATT de 1994 establece expresamente la obligación de no discriminar entre los productos nacionales y los importados después de "abonados los derechos de aduana correspondientes" a estos últimos.[138] Con arreglo al artículo III, los Miembros están facultados para modificar sus reglamentos nacionales siempre que respeten las obligaciones que les corresponden en materia de no discriminación.

5.105 Para determinar si las medidas están sujetas al artículo II o al artículo III del GATT de 1994, un grupo especial tiene que atribuir sentido al distinto alcance de esos artículos. El Brasil sostiene que el Grupo Especial, para hacerlo, debe tener en cuenta la condición de la que depende la imposición de las medidas. En ese sentido, la caracterización de una medida como medida "en frontera" o "interna" dependerá muy probablemente del hecho que active su aplicación. A efectos sintéticos, el Brasil aludirá en general a ese hecho como el "hecho imponible".

5.106 La primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, que se aplica a los "derechos de aduana propiamente dichos", alude a "los productos ... *al ser importados*".[139] La segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II alude a "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase *aplicados a la importación o con motivo de ésta*".[140] Esos textos reflejan la idea de que el hecho imponible que da

---

[135] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84.
[136] *Ibid.*, párrafo 109.
[137] Informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.320.
[138] Informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 11; citado con aprobación por el Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20.
[139] Párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.
[140] *Ibid.*

lugar a la aplicación de un "derecho de aduana propiamente dicho" es la *importación* de un producto. De manera análoga, la referencia a "los demás derechos o cargas de cualquier clase" en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II establece una relación entre el hecho imponible y el acto de importación.

5.107 En contraste con un derecho de aduana u otra carga en el sentido del artículo II del GATT de 1994, un impuesto u otra carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III se aplica a los productos que han sido "*importados* en el [territorio] de cualquier otra parte contratante".[141] Por tanto, el hecho imponible, en el sentido del párrafo 2 del artículo III, no es el acto de importación. Lo mismo cabe decir del hecho activador en el caso de las medidas que afectan al comercio interior sujetas a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo III.

5.108 En consecuencia, y dado que el hecho imponible es el criterio crucial para determinar si las medidas en litigio están sujetas al artículo II o al artículo III del GATT de 1994, el Grupo Especial tendrá que determinar si la condición para la aplicación de las medidas es la importación de productos o, por el contrario, el uso de esos productos dentro de China. A juicio del Brasil, la caracterización del hecho imponible en la legislación nacional es pertinente, pero no decisiva para su caracterización en el marco de la normativa de la OMC.

5.109 Al evaluar el hecho imponible a efectos de la normativa de la OMC, algunos de los elementos de las medidas destacados por las partes y los terceros podrían ayudar al Grupo Especial. En opinión del Brasil, esos elementos incluyen los siguientes: i) la identidad de la persona obligada a pagar la carga impuesta por las medidas (es decir, el importador o el fabricante); ii) la condición de productos en "régimen de depósito" en contraste con la condición de productos "en libre circulación" de las mercancías dentro de China; iii) el momento en que se recaudan los derechos; iv) el organismo o las autoridades a quienes compete la administración de las medidas; y v) el título o la definición jurídica de las medidas tal como se caracterizan en la legislación de China. Al examinar ésos y otros elementos pertinentes, el Grupo Especial debe analizarlos en su contexto adecuado y a la luz de las disposiciones pertinentes del GATT y la legislación de China.

5.110 En resumen, el Brasil estima que el Grupo Especial deberá, como cuestión preliminar, decidir si las medidas impugnadas han de examinarse en el marco del artículo II o del artículo III del GATT de 1994. Tras resolver esa cuestión, el Grupo Especial examinaría las pruebas y los argumentos sustantivos presentados por las partes y los terceros en relación con las disposiciones de la OMC que considere pertinentes.

G. DECLARACIÓN ORAL DEL JAPÓN EN LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA DEL GRUPO ESPECIAL

1. Argumento

a) Argumentos relacionados con el informe del Grupo Especial del GATT sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*

5.111 Desearíamos, en primer lugar, abordar algunos aspectos del argumento de China sobre el asunto *CEE - Piezas y componentes*, ampliando los argumentos presentados en nuestra comunicación escrita.

[141] Párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

5.112 Como se señala en nuestra comunicación escrita, lo que estaba en litigio en *CEE - Piezas y componentes* era un reglamento de las CE para impedir la elusión de los derechos antidumping. China afirma que hay dos razones por las que no procede apoyarse en *CEE - Piezas y componentes*.[142] En primer lugar, la medida en litigio en *CEE - Piezas y componentes* era distinta de las medidas chinas de que se trata.[143] En segundo lugar, en *CEE - Piezas y componentes* se interpretó que el artículo II del GATT de 1994 incluía las cargas que se imponen "por el hecho de que" tenga lugar la importación, pero no se constató que las cargas que se recaudan después de la importación están necesariamente excluidas. China afirma además que se considera que las cargas se imponen "por el hecho de que" tenga lugar la importación siempre que "guarden una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida".[144] El Japón desea hacer algunas observaciones sobre esas declaraciones de China.

5.113 En primer lugar, China aduce que la administración de las medidas pertinentes es distinta del procedimiento identificado por el Grupo Especial en *CEE - Piezas y componentes*. Con arreglo a las medidas, aduce China, primero realiza una investigación previa, y después, tras la investigación previa, el importador está obligado a declarar si las partes importadas se utilizarán para montar un modelo de vehículo. Dado que la declaración del importador se hace en el momento de la importación, y dado que esa importación está garantizada por la constitución de una fianza, China considera que los derechos se imponen condicionados a la entrada de mercancías en China.[145]

5.114 Como se indica en nuestra comunicación, el hecho de que una medida requiera alguna actuación en el momento de la importación no significa que la medida sea por ello una medida en frontera.[146] La declaración que los importadores tienen que hacer en virtud de las medidas pertinentes se centra en lo que sucede después del momento de la importación. Dicho de otra manera, la declaración se basa en el contenido del vehículo completado después de que haya sido fabricado y montado en China, no en el contenido de una expedición específica al ser importada.

5.115 Tampoco el hecho de que las partes de automóviles pertinentes estén en depósito bajo fianza respalda el argumento de China. En *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial afirmó claramente que "el hecho de que la CEE considere que las piezas y materiales sujetos a derechos antielusión no están 'en libre práctica' no permite ... llegar a la conclusión que los derechos antielusión se perciben 'con motivo de la importación' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II".[147] Por consiguiente, la explicación que China da de las medidas en litigio no las diferencia significativamente de las medidas objeto del asunto *CEE - Piezas y componentes*, y no respalda la alegación de China de que las medidas están sujetas al artículo II del GATT de 1994.

5.116 En segundo lugar, China afirma que como la carga impuesta en virtud de la medida pertinente guarda "una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida", "las medidas impugnadas son medidas en frontera comprendidas en el ámbito del artículo II".[148]

---

[142] Primera comunicación escrita de China, párrafo 51.
[143] *Ibid.*, párrafo 52.
[144] *Ibid.*, párrafo 67.
[145] *Ibid.*, párrafo 60.
[146] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 16.
[147] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.7.
[148] Primera comunicación escrita de China, párrafos 67 y 68.

5.117 Aparentemente, esto no es sino un intento de aducir que cuando algo está clasificado en el plano nacional como una norma aduanera debe considerarse que la imposición de cargas en virtud de esa norma está regulada por el artículo II. Sin embargo, el hecho de que un Miembro de la OMC trate determinadas medidas como "prácticas aduaneras" a efectos administrativos o reglamentarios nacionales en nada afecta a la cuestión de si las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II o del artículo III del GATT de 1994. Es más, el asunto *CEE - Piezas y componentes* demuestra que a los efectos de un análisis en el marco del GATT de 1994 no todas las medidas adoptadas por las "autoridades aduaneras" son necesariamente medidas en frontera.

5.118 Lo mismo cabe decir por lo que respecta a la afirmación de China de que hay prácticas generalizadas de Miembros de la OMC que respaldan sus argumentos. El Japón observa que las prácticas nacionales de esos Miembros no son determinantes de si las cargas impuestas en virtud de una medida están reguladas por el artículo II o por el artículo III del GATT de 1994. Es más, muchas de esas prácticas pueden constituir reglamentaciones internas y no medidas en frontera, al igual que la medida en litigio en *CEE - Piezas y componentes*. El criterio concerniente a los artículos II y III es un criterio autónomo, cuyo resultado no está determinado por la decisión de los Miembros de tratar las medidas, a efectos reglamentarios o administrativos nacionales, como "medidas aduaneras" o como "reglamentaciones internas".

5.119 Además, las medidas de China no son comparables a las demás medidas a las que China alude. Las medidas de China tienen un alcance muy amplio. Por ejemplo, los fabricantes extranjeros con sede en China están obligados a pagar "derechos de aduana" aunque compren partes en el mercado interior chino a proveedores que hayan importado anteriormente las partes.

5.120 Por las razones expuestas más arriba y en nuestra Primera comunicación escrita, el Japón solicita respetuosamente al Grupo Especial que constate que las medidas en litigio operan como medidas interiores e imponen cargas sujetas a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

b) Las medidas impugnadas infringen el Acuerdo sobre las MIC

5.121 El Japón está de acuerdo con el argumento de las CE de que las medidas de que se trata son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC.

5.122 China alega que los reclamantes no han demostrado que las medidas son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC, porque las medidas no son medidas interiores.[149] El Japón opina, a ese respecto, que las medidas deben examinarse en el marco del Acuerdo sobre las MIC.

5.123 En el asunto *Indonesia - Automóviles* el Grupo Especial indicó que para establecer la existencia de una infracción del Acuerdo sobre las MIC era preciso demostrar dos elementos: en primer lugar, la existencia de una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio (MIC) y, en segundo lugar, la incompatibilidad de la MIC con el artículo III o el artículo XI del GATT de 1994. En particular, por lo que respecta al segundo elemento, el preámbulo de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC dice lo siguiente:

[149] Véase *ibid.*, párrafo 172.

> "Las MIC incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 comprenden las que sean obligatorias o exigibles en virtud de la legislación nacional o de resoluciones administrativas, o cuyo cumplimiento sea necesario para obtener una ventaja, y que prescriban:
>
> a) la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional o de fuentes nacionales, ya se especifiquen en términos de productos determinados, en términos de volumen o valor de los productos, o como proporción del volumen o del valor de su producción local;"

5.124 Es importante destacar que la lista ilustrativa estipula que i) si el cumplimiento de las MIC de que se trate es necesario para obtener una ventaja, y ii) las MIC incluyen prescripciones de contenido nacional, las MIC son "*incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994*". El Japón considera que las medidas satisfacen todas esas condiciones, y que en consecuencia infringen el Acuerdo sobre las MIC.

5.125 En primer lugar, como se indicaba en nuestra comunicación, varias disposiciones de la Orden Nº 8 demuestran que el objetivo de las medidas es ayudar a la naciente rama de producción de automóviles de China y protegerla, así como establecer incentivos para que los fabricantes ubiquen en China una proporción creciente de su base de suministro y fabricación.[150] La Orden Nº 8 y sus medidas de aplicación son, por consiguiente, MIC en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre las MIC.

5.126 En segundo lugar, por lo que respecta a las ventajas, el Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles* constató que "no cabe duda de que la aplicación de derechos de tipo inferior constituye una 'ventaja' en el sentido de la introducción de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC"; debido a ello, el Grupo Especial constató que las medidas adoptadas por Indonesia estaban comprendidas entre las MIC.[151] Las medidas de China también prevén la aplicación de tipos del derecho más bajos, del 10 por ciento, a las partes de automóviles que satisfacen determinados criterios, en lugar del 25 por ciento aplicable a las que no lo satisfacen. Es evidente que las medidas de China están comprendidas entre las MIC.

5.127 Por último, las medidas requieren que, para obtener la ventaja, "el precio total de los componentes importados represente como máximo un 60 por ciento".[152] Esa prescripción está claramente comprendida entre las prescripciones de contenido nacional a que alude el párrafo 1 a) de la *lista ilustrativa*, que hace referencia a "la compra o la utilización por una empresa de productos de origen nacional ... como proporción del ... valor de su producción local".

2. Conclusión

5.128 Por las razones expuestas más arriba y en nuestra comunicación escrita, la defensa que China hace de sus medidas debe rechazarse. Las medidas "antielusión" de China, sin precedentes y de amplio alcance, tendrían, si se aceptaran, un efecto paralizador en el comercio internacional. Especialmente amenazado estaría el comercio de productos de tecnología más avanzada compuestos por múltiples partes. En consecuencia, el Japón solicita respetuosamente al Grupo Especial que confirme las alegaciones de los reclamantes.

---

[150] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 51.
[151] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.89.
[152] Artículo 21 del Decreto Nº 125.

VI. REEXAMEN INTERMEDIO

6.1 El 13 de febrero de 2008, el Grupo Especial dio traslado a las partes de sus informes provisionales. El 27 de febrero de 2008, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos, el Canadá y China presentaron peticiones escritas de reexamen de los informes provisionales.[153] Ninguna de las partes solicitó que se celebrara una reunión de reexamen intermedio. El 5 de marzo de 2008, los Estados Unidos, el Canadá y China presentaron, cada uno, observaciones escritas sobre las peticiones de reexamen intermedio formuladas por las otras dos partes. Ese mismo día, las Comunidades Europeas informaron al Grupo Especial de que apoyaban plenamente las observaciones de los Estados Unidos y el Canadá sobre las observaciones relativas al reexamen intermedio formuladas por China el 27 de febrero de 2008 con respecto al párrafo 7.753 de los informes provisionales.

6.2 De conformidad con el párrafo 3 del artículo 15 del ESD, en esta sección de los informes del Grupo Especial se expone su respuesta a los argumentos formulados en la etapa de reexamen intermedio en la medida en que es necesaria una explicación. El Grupo Especial ha modificado aspectos de sus informes a la luz de las observaciones de las partes cuando lo ha considerado oportuno, como se indica más abajo. A efectos de claridad y exactitud, el Grupo Especial también ha introducido en los informes provisionales determinadas correcciones y revisiones técnicas y editoriales. Las referencias a secciones, números de párrafos y notas que figuran en esta sección VI remiten a los informes provisionales.

A. SECCIÓN VII.F DE LOS INFORMES PROVISIONALES CONCERNIENTE A LOS JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD

1. Párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994

a) Párrafos 7.708 y 7.734 - Observaciones del Canadá

6.3 El **Canadá** sostuvo que sí había presentado documentos probatorios en apoyo de su opinión de que China ha estado "tratando los juegos de piezas CKD y SKD como partes" aplicándoles tipos arancelarios más bajos que los correspondientes a los vehículos automóviles completos. El Canadá se remite a los párrafos 67 y 68 de su Segunda comunicación escrita, en particular a la Prueba documental conjunta 25, las Pruebas documentales 28 y 32 presentadas por el Canadá y los documentos probatorios proporcionados en respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial. El Canadá solicitó que si en este párrafo se hace referencia a la comunicación de los reclamantes relativa al *trato* arancelario de los juegos de piezas CKD y SKD, se suprima la referencia a que no se presentaron documentos probatorios, y que en el párrafo 7.708 o en una nota de pie de página se incluya una observación en la que se indique la existencia de las pruebas proporcionadas por el Canadá.

6.4 En un contexto similar al de su petición relativa al párrafo 7.708 *supra*, el Canadá afirmó que discrepaba de la constatación del Grupo Especial en el párrafo 7.734, de que no había presentado pruebas específicas de que "China 'trataba' las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD aplicándoles unos tipos arancelarios más bajos que a los vehículos automóviles completos desde 1996 y antes de su adhesión a la OMC". El Canadá hizo referencia, además de a la Prueba documental conjunta 25, que se aborda en la nota 1077 de los informes provisionales, a los documentos probatorios mencionados en su respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial y a pruebas estadísticas respaldadas con documentación presentadas en el párrafo 68 de su Segunda comunicación escrita, y pidió que se eliminara la referencia a que no había proporcionado pruebas específicas y se

[153] Carta de 27 de febrero de 2008 de las partes.

incluyera, bien en un párrafo o en una nota de pie de página, una observación en la que se indicara la existencia de esas pruebas.

6.5 **China** se opuso a la revisión de esos párrafos propuesta por el Canadá. Según China, los únicos documentos probatorios proporcionados por el Canadá se abordan en la nota 1077 de los informes provisionales. Además, la respuesta del Canadá a la pregunta 61 del Grupo Especial no contiene documentos probatorios.

6.6 En primer lugar, y por lo que respecta a las pruebas presentadas en los párrafos 67 y 68 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, el **Grupo Especial** observa que en la Prueba documental 28 presentada por el Canadá se proporciona información sobre la base de la cual el Canadá aduce que los juegos de piezas CKD y SKD no están sujetos al mismo tipo arancelario que los vehículos automóviles, sino que quedarán sujetos a un tipo arancelario dependiente de la tasa de contenido nacional de los juegos de piezas CKD o SKD, que es más bajo que el aplicable a los vehículos automóviles. No obstante, como observamos en la nota 1077 de los informes provisionales, ese elemento probatorio utiliza los términos "juegos de piezas CKD o SKD" en un sentido más general, sin limitar necesariamente su alcance a un grupo específico de partes de automóviles que podría considerarse comprendido en el alcance de un juego de piezas CKD o SKD tal como ha sido definido por el Grupo Especial en los informes provisionales. Recordamos, concretamente, nuestra constatación, expuesta en el párrafo 7.644 de los informes provisionales, de que, por lo que respecta a la cantidad de partes y componentes de automóviles que tienen que estar contenidos en un juego de piezas para que éste constituya un juegos de piezas CKD o SKD, las partes por lo general convienen en que en la industria del automóvil se entiende que esos términos aluden a "todas o casi todas las partes y componentes de automóviles necesarios para montar un vehículo completo". Dado el ambiguo alcance de los términos "juegos de piezas CKD o SKD" utilizados en la Prueba documental 28 presentada por el Canadá y en la Prueba documental conjunta 25, no creemos que esas Pruebas documentales demuestren que China "trataba" los juegos de piezas CKD o SKD como partes aplicándoles tipos arancelarios más bajos que los correspondientes a los vehículos automóviles desde 1996 y antes de su adhesión a la OMC.

6.7 En segundo lugar, el Canadá, basándose en su Prueba documental 32, aduce que en 1999 el valor de las importaciones de vehículos automóviles (partidas 87.02 a 87.05 del SA) procedentes del Canadá sólo fue de 279.000 dólares EE.UU., mientras que el valor de las importaciones de partes de automóviles procedentes del Canadá totalizó 75 millones de dólares EE.UU. Dado que en 1999 se importaron en China 23.000 juegos de piezas CKD, el Canadá aduce que esos juegos de piezas no pudieron clasificarse como vehículos automóviles, a no ser que se valoraran en 12 dólares EE.UU. cada uno de ellos. No obstante, en contraste con la observación del Canadá, su Prueba documental 32 demuestra que la suma de vehículos automóviles importados comprendidos en las partidas 87.02 a 87.05 del SA representa más de 5 millones de dólares EE.UU. Debido a la inexactitud de los datos a que hace referencia el Canadá, no podemos extraer de esas pruebas específicas ninguna conclusión sobre la manera en que China clasificaba los juegos de piezas CKD en 1999.

6.8 Por último, como aduce China, el Canadá no ha presentado ningún documento probatorio en su respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial. En esta respuesta el Canadá aborda la asunción de un compromiso arancelario, pero no presenta documentos probatorios concernientes al trato dado por China a los juegos de piezas CKD o SKD después de su adhesión.

6.9 El **Grupo Especial** ha revisado la nota 1077 para aclarar su razonamiento en respuesta a las observaciones del Canadá. También se ha introducido, en la nota 1049, una referencia a la nota 1077.

b) Párrafos 7.731, 7.733, 7.734 y 7.735 - Observaciones de los Estados Unidos

6.10 Los **Estados Unidos** sostuvieron que los párrafos 7.731, 7.733, 7.734 y 7.735, que se basaban en la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial, no reflejaban la información adicional proporcionada posteriormente por China en sus observaciones sobre las respuestas de los reclamantes a la misma pregunta. En consecuencia, sugirieron que sería más exacto que los informes reflejaran que China había reconocido que sí aplicaba tipos arancelarios reducidos a la importación de determinados juegos de piezas CKD y SKD. Los Estados Unidos también sugirieron que su posición quedaría más exactamente reflejada si los informes la aclararan indicando que "normalmente" (en contraste con siempre) se aplicaba un tipo arancelario más bajo a los juegos de piezas CKD y SKD[154]

6.11 El **Canadá** indicó que respaldaba plenamente las observaciones de los Estados Unidos.

6.12 **China** sostuvo que consideraba que el Grupo Especial había caracterizado con exactitud las pruebas pertinentes concernientes a las prácticas de China anteriores a la adhesión por lo que respecta a la clasificación y la fijación arancelaria de los juegos de piezas CKD y SKD, y en consecuencia se opuso a la sugerencia de los Estados Unidos de que en los informes se reflejaran las pruebas pertinentes a las prácticas de China anteriores a la adhesión. China sugirió que en la medida en que el Grupo Especial estimara que procediera responder a la observación de los Estados Unidos sobre el párrafo 7.731, una respuesta adecuada consistiría en desarrollar la nota que actualmente figura al final de ese párrafo (nota 1075). China no hizo ninguna observación sobre la segunda cuestión planteada por los Estados Unidos.

6.13 Para mayor claridad, el **Grupo Especial** ha añadido en las notas a los párrafos 7.731, 7.733 y 7.734, la información adicional proporcionada posteriormente por China en sus observaciones sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 254 del Grupo Especial, y además ha modificado el párrafo 7.735 suprimiendo la última frase. El Grupo Especial también ha aclarado la posición de los Estados Unidos insertando la palabra "normalmente" en los párrafos 7.733 y 7.734.

2. Párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China

a) Admisión de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá

6.14 **China** se opuso a la presentación por el Canadá de su Prueba documental 48 alegando que el Grupo Especial aceptaba las pruebas en infracción del párrafo 13 de su Procedimiento de trabajo, y pidió al Grupo Especial que eliminase del expediente la citada Prueba documental y suprimiese toda referencia a ese documento en sus informes definitivos. China dio tres razones en apoyo de su opinión de que la aceptación de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá infringe el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo: i) según China, el Canadá estaba obligado a presentar, no más tarde que durante la primera reunión sustantiva, pruebas de que China había creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD. Dado que no presentó su Prueba documental 48 hasta que formuló sus observaciones sobre la respuesta a la pregunta 254 del Grupo Especial, el Canadá estaba obligado a explicar por qué antes no había podido identificar y presentar las pruebas, así como a demostrar que tenía motivos justificados para presentar su Prueba documental 48 con posterioridad a la primera reunión sustantiva; ii) China afirmó además que la Prueba documental 48 presentada por el Canadá no constituía "pruebas fácticas necesarias a los efectos de las observaciones sobre las respuestas dadas por otras partes", como requiere el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, porque la cuestión fáctica de si China había creado

[154] Carta de 27 de febrero de 2008 de los Estados Unidos, párrafo 6 y nota 2.

líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD era crucial para la alegación formulada por el Canadá al amparo del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, y el Canadá debería haber identificado la cuestión como parte de su argumentación afirmativa y expuesto los motivos por los que las anotaciones estadísticas al nivel del 10 dígitos eran pertinentes para determinar si China había creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD/SKD; y iii) el Grupo Especial debería haber dado a las demás partes tiempo para hacer observaciones sobre esas pruebas presentadas tardíamente. En particular, no debería haberse requerido a China que interviniera sin que se le hubiera solicitado, o que formulara observaciones sobre esas pruebas en una comunicación posterior en la cual ese tema no habría sido pertinente.

6.15 El **Canadá** adujo que el artículo 11 del ESD obliga a los grupos especiales a hacer una evaluación objetiva de los hechos. Remitiéndose a la declaración de Grupo Especial en el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, de que un grupo especial no estaría cumpliendo el deber que le impone el artículo 11 del ESD si no tuviera en cuenta pruebas que podrían afectar a sus constataciones en una diferencia, el Canadá se remitió a la constatación del Grupo Especial, en aquel asunto, de que no es preciso que un grupo especial determine si pruebas concretas son, como alega China, "nuevas pruebas fácticas", o si se trata de "pruebas a efectos de las réplicas".[155] El Canadá afirmó que lo importante es que el párrafo 1 del artículo 12 del ESD y el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo facultan al Grupo Especial a admitir la Prueba documental 48 presentada por el Canadá. Por consiguiente, a juicio del Canadá, el Grupo Especial examinó debidamente la prueba en ejercicio de las facultades que le confieren el párrafo 1 del artículo 12 del ESD y el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo. El Canadá explicó que su Prueba documental 48 se había proporcionado como una "observación" sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial, y que era necesaria para poner de relieve la importancia de las pruebas proporcionadas por China en su respuesta a esa pregunta. El Canadá adujo que, en consecuencia, su Prueba documental 48 satisfacía este requisito del párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, y que el artículo 11 del ESD no permite al Grupo Especial hacer caso omiso de las pruebas que afectan a los elementos de hecho de la presente diferencia, y mucho menos eliminarlas del expediente, como pide China. China tuvo la oportunidad de oponerse a esas pruebas por razones procesales, pero no lo hizo.

6.16 El Canadá adujo además que dado que su Prueba documental 48 no es sino el arancel de aduanas de China, que refleja el hecho de que China clasifica los juegos de piezas CKD y SKD en una partida distinta de la correspondiente a los vehículos montados, circunstancia que China ha reconocido por vez primera en sus observaciones sobre los informes provisionales, China no ha explicado por qué no lo había reconocido antes.[156] A juicio del Canadá, el hecho de que China se abstuviera de presentar esa prueba era una razón más para que el Grupo Especial examinara la Prueba documental 48 presentada por el Canadá.

6.17 Por último, el Canadá sostuvo que aunque procediera excluir su Prueba documental 48 como prueba, el Grupo Especial, basándose en las Pruebas documentales 47 y 48 presentadas por China,

[155] Carta de 5 de marzo de 2008 del Canadá, párrafo 4, donde se cita el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafos 7.69 y 7.70.

[156] Carta de 5 de marzo de 2008 del Canadá, párrafo 8, nota 8, donde se citan las observaciones de China sobre los informes provisionales, párrafo 14. El Grupo Especial toma nota de la declaración de China, en su carta de 27 de febrero de 2008, de que: "en sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 254 [del Grupo Especial], y al presentar su Prueba documental 48, el Canadá no explicó por qué antes no había podido identificar y presentar como prueba el *Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China*, un elemento probatorio bastante evidente, si hay obligación de establecer que se han creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD" (página 10, párrafo 18).

aún disponía de pruebas suficientes para constatar que China había creado líneas arancelarias en el sentido del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.

6.18 Los **Estados Unidos** adujeron que en las observaciones de China sobre la Prueba documental 48 presentada por el Canadá se omite que son las propias pruebas presentadas por China en sus Pruebas documentales 47 y 48 las que demuestran que China clasificaba las expediciones de juegos de piezas CKD en una línea arancelaria distinta, y que la Prueba documental 48 presentada por el Canadá simplemente confirmaba la existencia de esas líneas arancelarias en el Arancel de Aduanas de China para 2005. Los Estados Unidos mantuvieron que, contrariamente a lo que afirmaba China, las pruebas contenidas en las Pruebas documentales 47 y 48 presentadas por China y confirmadas en la Prueba documental 48 presentada por el Canadá son pertinentes para evaluar el cumplimiento por China de las obligaciones que le impone el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.

6.19 En primer lugar, y por lo que respecta al primer argumento de China, a saber, que el Canadá estaba obligado a presentar pruebas de que China había creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD no más tarde que durante la primera reunión sustantiva, el **Grupo Especial** observa que el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial permite presentar pruebas fácticas después de la primera reunión sustantiva si ello es necesario a efectos de, entre otras cosas, formular observaciones sobre las respuestas a preguntas del Grupo Especial dadas por otras partes. Como excepción a ese procedimiento, la presentación de pruebas fácticas en casos distintos de los enumerados en el párrafo 13 se aceptará si se demuestra que está justificada. Como ha indicado China, el Canadá presentó su Prueba documental 48 por primera vez como parte de sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial. Dado que la presentación de pruebas fácticas en las observaciones de una parte sobre las respuestas de otras partes a una pregunta del Grupo Especial no constituye una excepción prevista en el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo, no creemos que el Canadá estuviera obligado a explicar por qué no había podido identificar y presentar anteriormente su Prueba documental 48 y a demostrar que tenía razones justificadas para presentar esas pruebas, como aduce China.

6.20 Por lo que respecta al segundo argumento de China, a saber, que la Prueba documental 48 presentada por el Canadá no constituía "pruebas fácticas necesarias a los efectos de las observaciones sobre las respuestas dadas por otras partes", como requiere el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, sí observamos que la cuestión fáctica de si China había creado líneas arancelarias distintas era crucial para la alegación del Canadá, y que en consecuencia una presentación anterior de las pruebas podría haber sido preferible a una presentación en una etapa posterior del procedimiento del Grupo Especial. Sin embargo, no hay en el ESD ni en el Procedimiento de trabajo del Grupo Especial disposiciones que impidan incondicionalmente al Grupo Especial aceptar pruebas presentadas por una parte con posterioridad a la primera reunión sustantiva. El artículo 11 del ESD obliga al Grupo Especial a hacer una evaluación objetiva del asunto que se le ha sometido que incluye una evaluación objetiva de los hechos. En ese contexto, la Argentina adujo, en el asunto *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, que el Grupo Especial había actuado de manera incompatible con el artículo 11 del ESD al permitir a los Estados Unidos que presentaran determinadas pruebas dos días antes de la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes. No obstante, el Órgano de Apelación afirmó que "en el artículo 11 del ESD no se establecen plazos para la presentación de pruebas a un grupo especial".[157] El Órgano de Apelación observó además que "los Procedimientos de trabajo en su forma presente no imponen límites a los grupos especiales con normas estrictas e irrevocables sobre plazos de presentación de pruebas".[158] El Órgano de Apelación puso también de

[157] Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 79.
[158] *Ibid.*, párrafo 80.

relieve las amplias facultades del Grupo Especial por lo que respecta a la aceptación de nuevas pruebas afirmando que "aunque otro grupo especial podría haber ejercido de forma diferente sus facultades discrecionales, no consideramos que el presente Grupo Especial haya utilizado de manera ilegítima sus facultades discrecionales de modo que le haya imposibilitado de hacer una evaluación objetiva del asunto, tal como se prescribe en el artículo 11 del ESD".[159] Habida cuenta de ello, y a pesar de que por lo general sea preferible recibir las pruebas en una etapa temprana del procedimiento del grupo especial, confirmamos nuestra opinión de que aceptar las pruebas proporcionadas por el Canadá como parte de sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial era conforme a lo dispuesto en el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo, y de que si no las aceptáramos incumpliríamos el deber que nos impone el artículo 11 del ESD.

6.21 Además, contrariamente a lo que argumenta China, debe considerarse que las pruebas presentadas por el Canadá en su Prueba documental 48 son "necesarias a los efectos de las observaciones sobre las respuestas" conforme al párrafo 13 del Procedimiento de trabajo. Recordamos en ese contexto el razonamiento del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Ley de Compensación (Enmienda Byrd)*, en el que el Canadá pidió al Grupo Especial que aceptara como prueba una carta que había presentado después de la primera reunión sustantiva. El Grupo Especial aceptó la prueba, observando que la información que la carta contenía era pertinente para el procedimiento, ya que guardaba relación con una cuestión que se le había pedido que examinara.[160] En la presente diferencia China había presentado la documentación sobre dos entradas de importaciones específicas de juegos de piezas CKD (China - Pruebas documentales 47 y 48) en su respuesta a la pregunta 254 a fin de ilustrar su práctica clasificatoria anterior y posterior, respectivamente, a su adhesión a la OMC. Concretamente, el Canadá respondía a los argumentos de China sobre la práctica clasificatoria relativa a los juegos de piezas CKD y SKD posterior a la adhesión de China, argumentos respaldados por la Prueba documental 48 presentada por China, presentando su propio elemento probatorio (Canadá - Prueba documental 48). Opinamos, por tanto, que la presentación por el Canadá de pruebas fácticas adicionales debe considerarse necesaria a efectos de sus observaciones sobre la respuesta de China en cuanto que guarda relación y es pertinente para los argumentos formulados por China. Como hemos indicado más arriba, aunque habría sido preferible una presentación anterior de las pruebas, entendemos que con arreglo al párrafo 10 del artículo 3 del ESD se espera que todos los Miembros intervengan en los procedimientos de los grupos especiales de buena fe y en un esfuerzo por resolver la diferencia. Por consiguiente, a falta de toda prueba en contrario, el Grupo Especial ejerció sus facultades discrecionales, como observó el Órgano de Apelación en *Argentina - Textiles y prendas de vestir*[161], al aceptar las pruebas presentadas por el Canadá suponiendo que éste actuaba de buena fe, sin intención de retener deliberadamente las pruebas hasta una etapa posterior del procedimiento.

6.22 Por último, el Grupo Especial no encuentra en el ESD ni en el Procedimiento de trabajo del Grupo Especial justificación alguna para el argumento de China de que el Grupo Especial debería haber establecido por su propia iniciativa un plazo para que otras partes formularan observaciones sobre la Prueba documental 48 presentada por el Canadá. Antes bien, queda al arbitrio del Grupo Especial decidir si concederá a las partes que lo soliciten un cierto tiempo para responder a la comunicación de otra parte. Por ejemplo, en el asunto *Argentina - Textiles y prendas de vestir* el Grupo Especial aceptó ciertas pruebas presentadas por los Estados Unidos dos días antes de la segunda reunión sustantiva y al mismo tiempo concedió a la Argentina dos semanas para responder después de que la Argentina hubiera señalado a su atención las dificultades para encontrar y verificar los documentos presentados. El Grupo Especial observó que "el Grupo Especial podría muy bien

[159] *Ibid.*, párrafo 81.
[160] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de Compensación (Enmienda Byrd)*, párrafo 7.2.
[161] Véanse el párrafo 6.20 y la nota 159.

haber dado a la Argentina más de dos semanas para responder a la prueba adicional. Sin embargo, no hay indicación alguna en el expediente del Grupo Especial de que la Argentina le solicitara explícitamente, en aquel momento o en un momento posterior, un plazo más amplio para poder responder a la Prueba documental adicional presentada por los Estados Unidos".[162] En la presente diferencia era China, no el Grupo Especial, quien debería haber solicitado que se le diera la oportunidad de presentar observaciones sobre la Prueba documental 48 presentada por el Canadá. Como se indica en la nota 1094 de los informes provisionales, China podría haber invocado el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo para oponerse a la presentación de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá y/o presentado sus observaciones sobre el contenido de dicha Prueba documental. Sin embargo, China optó por no pedir al Grupo Especial tiempo para responder a las pruebas presentadas por el Canadá tras recibirlas el 9 de agosto de 2007.

6.23 Por las razones arriba expuestas, el **Grupo Especial** concluye que la aceptación por el Grupo Especial de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá era adecuada a la luz de la obligación que corresponde al Grupo Especial en virtud del artículo 11 del ESD y de conformidad con el párrafo 13 de su Procedimiento de trabajo.

b) Análisis de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá por el Grupo Especial en los párrafos 7.749 a 7.753 de los informes provisionales

6.24 **China** pidió al Grupo Especial que revisara su análisis para suprimir cualquier recurso a la Prueba documental 48 presentada por el Canadá o a la existencia de códigos de 10 dígitos para los juegos de piezas CKD y SKD en el sistema de administración aduanera de China. China basaba su solicitud en dos razones: i) la Prueba documental a que había recurrido el Grupo Especial (Canadá - Prueba documental 48) en nada afecta a la cuestión de si China ha creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD, porque las partidas arancelarias al nivel de 10 dígitos (por ejemplo 8703.2334.90) a las que se hace referencia en la Prueba documental 48 presentada por el Canadá no son "líneas arancelarias". Según China, los "códigos aduaneros de 10 dígitos" sólo se utilizan a efectos estadísticos o con otros fines de administración aduanera, y en nada afectan al tipo arancelario al que están sujetas las mercancías; y ii) la práctica de los reclamantes a este respecto respalda la posición de China. Según China, la práctica unánime de todas las partes en la presente diferencia demuestra que los códigos de 10 dígitos de ese tipo no son "líneas arancelarias". China se remite a este respecto a los aranceles de aduanas de los reclamantes (Arancel de Aduanas del Canadá, Arancel de Aduanas Armonizado de los Estados Unidos y Arancel Integrado de las Comunidades Europeas).

6.25 Por lo que respecta al argumento de que las partidas arancelarias al nivel de 10 dígitos no son "líneas arancelarias", China hizo también referencia a la declaración del Canadá, en su respuesta a la pregunta 61 a) del Grupo Especial, de que no entendía que China, con posterioridad a su adhesión, hubiera creado una línea arancelaria distinta al nivel de 7 u 8 dígitos para los juegos de piezas CKD o SKD. China adujo que, en consecuencia, el Canadá entendía que la cuestión pertinente era si China había creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD al nivel de 7 u 8 dígitos, y que de lo contrario no estaba claro por qué el Canadá habría hecho referencia a líneas arancelarias distintas al nivel de 7 u 8 dígitos. A juicio de China, esa aclaración específica en la respuesta del Canadá a la pregunta del Grupo Especial no tendría más finalidad que distinguir las líneas arancelarias distintas al nivel de 7 u 8 dígitos de la existencia de anotaciones estadísticas a niveles de 9 ó 10 dígitos.

[162] Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 80.

6.26 El **Canadá** adujo que la alegación de China arriba expuesta era irrelevante para determinar cuál debe ser la interpretación adecuada del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China. En primer lugar, haciendo referencia al *HS Classification Handbook*[163], el Canadá puso de relieve que en el SA no se hace distinción alguna entre la clasificación arancelaria a los niveles de 8 ó 10 dígitos. Afirmó además que el propio arancel de aduanas de China no hace distinción alguna entre las partidas que son "estadísticas" y las que se utilizan para determinar un tipo arancelario: todas las partidas enumeradas hasta el nivel de 10 dígitos se describen juntas en la columna "número arancelario", y tienen un tipo del derecho de importación separado que se enumera en la Prueba documental 48 presentada por el Canadá. En consecuencia, el Canadá sostuvo que el Grupo Especial habría obrado adecuadamente al concluir que China ha creado líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD en el sentido del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.

6.27 Seguidamente, con respecto a la referencia de China a la práctica de los reclamantes, el Canadá sostuvo que las pruebas presentadas por China no contribuían a la interpretación del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. Adujo que por lo que respecta a la proposición general de que la clasificación al nivel de 10 dígitos era exclusivamente a efectos estadísticos, la práctica de tres Miembros no satisfacía la prueba para establecer la existencia de una práctica común que demuestre el acuerdo entre los Miembros de la OMC. Esto es especialmente así habida cuenta de que algunos Miembros, como Indonesia, tal como se indica en las comunicaciones escritas del Canadá, sí hacen distinciones de trato arancelario basándose en diferencias de clasificación al nivel de 10 dígitos. El Canadá opinaba además que los reclamantes no clasifican los juegos de piezas CKD o SKD a efectos arancelarios, por lo que su práctica no era pertinente.

6.28 Los **Estados Unidos** mantuvieron que China no había alegado nada que justificara que el Grupo Especial suprimiera o modificara el examen del párrafo 93 que figura en los informes provisionales. Adujeron que no importaba si China creaba líneas para juegos de piezas CKD o SKD a los niveles de 8 o de 10 dígitos, porque con independencia del número de dígitos utilizados por China para las líneas concernientes a los juegos de piezas CKD o SKD, esas líneas servían para establecer el lugar que correspondía a dichos juegos de piezas en el arancel de aduanas de China. Esas líneas servían para aclarar que los juegos de piezas CKD y SKD se clasificarían en las mismas subpartidas de 8 dígitos que los vehículos completos, por lo que quedarían sujetos al mismo trato arancelario que los vehículos completos. Los Estados Unidos sostuvieron además que en la medida en que China estuviera sugiriendo que las líneas arancelarias de 10 dígitos tienen que ser estadísticas, esa proposición no era correcta. Por el contrario, no hay en el Convenio del SA nada que obligue a establecer distinciones específicas entre las líneas de 8 dígitos y las de 10 dígitos.

6.29 Las **Comunidades Europeas** expresaron su apoyo a las observaciones del Canadá y los Estados Unidos a este respecto.

6.30 El **Grupo Especial** observa que la solicitud de China concerniente a la constatación del Grupo Especial que figura en el párrafo 7.753 de los informes provisionales se basa en dos elementos: i) los "códigos aduaneros de 10 dígitos" se usan exclusivamente a efectos estadísticos u otros fines aduaneros y en nada afectan al tipo arancelario al que las mercancías están sujetas; y ii) el que los códigos de 10 dígitos no son "líneas arancelarias" es práctica unánime de todas las partes en esta diferencia. Abordamos esos dos elementos sucesivamente *infra*.

[163] El *HS Classification Handbook* se citaba en la nota 1092 de los informes provisionales.

i) Código aduanero de 10 dígitos - nuevo argumento de China

6.31 Como se indica más arriba, China adujo que los códigos aduaneros de 10 dígitos sólo se utilizan a efectos estadísticos y en nada afectan al tipo arancelario al que las mercancías están sujetas. En primer lugar, China no ha formulado esa argumentación en el curso del procedimiento del Grupo Especial. Por lo que respecta a los argumentos de los Estados Unidos y el Canadá concernientes al compromiso asumido por China en virtud del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, la posición de China ha sido que la condición subyacente en el compromiso asumido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo no se ha dado, porque China no ha creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD, ya sea mediante las medidas impugnadas o de otro modo.[164] Además, en su respuesta a la pregunta 254 del Grupo Especial, China proporcionó una declaración de importación de Shanghai GM en la que la importación de un juego de piezas CKD se clasificaba y fijaba al tipo arancelario para los vehículos automóviles en el marco de una línea arancelaria de 10 dígitos (8703.2334.90), que pertenece a la partida de 8 dígitos correspondiente a los vehículos automóviles.[165] Al recurrir a la línea arancelaria de 10 dígitos indicada en ese formulario de declaración de importación como prueba que demuestra que China clasifica los juegos de piezas CKD como vehículos automóviles, China no hizo distinción alguna entre las líneas arancelarias de 10 dígitos y las líneas arancelarias de 8 dígitos, ni adujo que no puede considerarse que las líneas arancelarias de 10 dígitos son "líneas arancelarias". A nuestro juicio, ese argumento debería haberse presentado en una etapa anterior del procedimiento, cuando China expuso su opinión sobre la creación de líneas arancelarias.

6.32 A ese respecto, en el asunto *Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)* el Grupo Especial constató que las partes están obligadas a no retener hasta la etapa de reexamen intermedio argumentos que cabría legítimamente esperar hubieran planteado en una etapa muy anterior, observando que la existencia de un procedimiento de apelación confirma la función limitada del reexamen intermedio. No obstante, en aquel caso el Grupo Especial consideró justificable abordar los nuevos argumentos presentados por una de las partes en la diferencia a la luz de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 15 del ESD y de la consiguiente necesidad de abordar los argumentos de las partes, así como la posibilidad de apelación. Por consiguiente, aunque opinamos que los argumentos relativos a los códigos aduaneros de 10 dígitos presentados por China en su solicitud de reexamen intermedio podían y debían haberse presentado en la etapa anterior del procedimiento, aplicaremos el criterio adoptado por el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)* y examinaremos si nuestro análisis de la creación por China de líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD debe modificarse sobre la base de los nuevos argumentos presentados por China.

6.33 Pasamos ahora al aspecto sustantivo de la argumentación de China. En primer lugar, como destaca el Canadá, China confirma, en su solicitud de reexamen intermedio, que por "juegos completos de conjuntos" se entiende los juegos de piezas CKD y SKD, y que clasifica los juegos de piezas CKD y SKD por separado al nivel de 10 dígitos como una subpartida de los vehículos automóviles.[166] China sostuvo que los códigos arancelarios de 10 dígitos sólo se utilizan a efectos estadísticos y no pueden constituir una línea arancelaria. Los Estados Unidos y el Canadá destacaron que en el SA no se hace distinción alguna, ni hay nada que requiera distinciones, entre las

[164] Primera comunicación escrita de China, párrafo 192; Segunda comunicación escrita, párrafos 141 y 142.

[165] Este argumento de China se refleja en el párrafo 7.714 de los informes provisionales.

[166] Carta de 5 de marzo de 2008 del Canadá, donde se hace referencia a las observaciones de China sobre los informes provisionales, párrafo 14, donde China afirma que "[China] ha introducido anotaciones estadísticas para los juegos de piezas CKD/SKD en sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles."

clasificaciones arancelarias al nivel de 8 o de 10 dígitos. A este respecto, el *HS Classification Handbook* simplemente indica que como a menudo las mercancías o categorías de mercancías a que se hace referencia en el arancel de aduanas nacional no coinciden con las categorías del SA, es necesario introducir nuevas subdivisiones de la nomenclatura del SA a nivel nacional. No indica que sólo las subdivisiones al nivel de 8 dígitos constituirán líneas arancelarias. Además, el propio arancel de aduanas de China no distingue entre partidas que son estadísticas y partidas que se utilizan para determinar un tipo arancelario. Tomamos nota asimismo de la referencia de China a la declaración del Canadá, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, de que el Canadá no entendía que China, con posterioridad a su adhesión, hubiera creado una línea arancelaria distinta al nivel de 7 u 8 dígitos para los juegos de piezas CKD o SKD. A juicio de China, esta aclaración concreta en la respuesta del Canadá a la pregunta del Grupo Especial no tendría más finalidad que distinguir las líneas arancelarias distintas al nivel de 7 u 8 dígitos de la existencia de anotaciones estadísticas a los niveles de 9 ó 10 dígitos. Sin embargo, no creemos que la referencia del Canadá a las líneas arancelarias al nivel de 7 u 8 dígitos necesariamente implique que el Canadá estuviera distinguiendo líneas arancelarias a distintos niveles, como aduce China. En particular, el Canadá, en su respuesta, estaba comparando el arancel de aduanas de China para 1995, en el que China mantenía una línea arancelaria distinta al nivel de 8 dígitos para los juegos de piezas CKD y SKD, con los aranceles de aduanas de China vigentes desde 1996, en los que se han suprimido las referencias a los juegos de piezas CKD y SKD.

6.34 Como indicaron los Estados Unidos, con independencia del número de dígitos que China utilizaba para las líneas correspondientes a los juegos de piezas CKD y SKD, esas líneas sirven para establecer la ubicación de los juegos de piezas CKD y SKD en el arancel de aduanas de China. En otras palabras, esas líneas de 10 dígitos (por ejemplo 8703.2334.90) aclaran que los juegos de piezas CKD y SKD se clasificarán en las mismas subpartidas de 8 dígitos (por ejemplo 8703.2334) y estarán sujetas al mismo tipo arancelario que los vehículos completos. Por último, las líneas arancelarias de 10 dígitos que figuran en el arancel de aduanas de China (Canadá - Prueba documental 48) sí establecen los mismos tipos arancelarios que los correspondientes a las líneas arancelarias de 8 dígitos en las que se sitúan las líneas arancelarias de 10 dígitos. En consecuencia, el Grupo Especial decide mantener el análisis expuesto en los párrafos 7.749 a 7.753 de los informes provisionales, en los que el Grupo Especial analiza las pruebas contenidas en la Prueba documental 48 presentada por el Canadá.

ii) La práctica de los reclamantes - nuevas pruebas presentadas por China

6.35 Para respaldar su posición sobre los códigos arancelarios de 10 dígitos, China recurre también a la práctica de los reclamantes en la presente diferencia. Aunque China no adjuntó ninguna prueba documental física a su solicitud de reexamen intermedio, hizo referencia al arancel de aduanas de cada uno de los reclamantes citando en notas de pie de página las direcciones de sitios Web pertinentes y enlaces directos de sitios Web a documentos pertinentes en formato pdf con respecto a la información utilizada en sus observaciones. Concretamente, China se remite a las siguientes pruebas, que no se presentaron antes de su solicitud de reexamen intermedio:

> - el Arancel de Aduanas del Canadá estipula que por "partida arancelaria" se entiende "una descripción de mercancías en la Lista de Disposiciones Arancelarias y los tipos del derecho de aduana y el número de *8 dígitos* correspondiente de esa Lista", y el Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá establece que los dígitos séptimo y octavo, a efectos comerciales canadienses, determinan el tipo del derecho de aduana, mientras que los dígitos noveno y décimo proporcionan detalles adicionales a efectos estadísticos;

- el Arancel de Aduanas Armonizado de los Estados Unidos ("HTS") estipula que "las disposiciones jurídicas" del HTS incluyen "partidas y subpartidas hasta el nivel de 8 dígitos inclusive". La Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos también explica en su sitio Web que la estructura del HTS se basa en el SA; las categorías de productos del SA al nivel de 4 y 6 dígitos se subdividen en líneas de 8 dígitos exclusivamente estadounidenses y categorías informativas estadísticas de 10 dígitos sin efectos jurídicos;

- la Nomenclatura Combinada de las Comunidades Europeas ("NC") especifica tipos del derecho en el marco del Arancel de Aduanas Común al nivel de "subpartidas de la NC" de 8 dígitos. La NC es parte del Arancel Integrado de las Comunidades Europeas ("Taric"), que consiste en las subpartidas de 8 dígitos de la NC más subdivisiones comunitarias adicionales, conocidas como subpartidas Taric (es decir, los dígitos noveno y décimo del código Taric), que se utilizan para aplicar otras políticas comunitarias, entre ellas la compilación de información estadística. Las subpartidas Taric nunca modifican el tipo del derecho aplicable, que se establece exclusivamente al nivel de las subpartidas de 8 dígitos de la NC.

6.36 A ese respecto, otros grupos especiales y el Órgano de Apelación se negaron a examinar nuevas pruebas presentadas en la etapa de reexamen intermedio porque a su juicio dicha etapa no es el momento adecuado para introducir nuevas pruebas. En *CE - Sardinas*, el Órgano de Apelación afirmó que el artículo 15 del ESD, que rige el reexamen intermedio, permite que las partes, durante esa etapa del procedimiento, presenten observaciones sobre el proyecto de informe del que les ha dado traslado el Grupo Especial y pidan que el Grupo Especial reexamine aspectos concretos del informe provisional. A juicio del Órgano de Apelación, esto no puede incluir propiamente una evaluación de nuevas pruebas a las que la otra parte no ha respondido.[167] En *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, el Órgano de Apelación, basándose en el mismo razonamiento, consideró que el Grupo Especial que entendió en esa diferencia había actuado debidamente al negarse a tener en cuenta nuevas pruebas durante el reexamen intermedio, por lo que no había actuado de manera incompatible con el artículo 11 del ESD.[168]

6.37 Opinamos que el criterio aplicado por los grupos especiales y el Órgano de Apelación arriba expuesto y el principio establecido en el artículo 15 del ESD nos induciría a rechazar las nuevas pruebas introducidas por China en la etapa de reexamen intermedio en la presente diferencia. Sin embargo, aun en el caso de que evaluáramos esas nuevas pruebas, en particular dada la falta de toda objeción procesal por parte de los reclamantes, no creemos que la práctica de estos últimos aludida por China constituya una práctica ulteriormente seguida sobre la base de la cual nuestro análisis de la creación por China de nuevas líneas arancelarias al nivel de 10 dígitos tenga que revisarse. Esto es así porque la práctica de esos tres reclamantes no establece una pauta discernible, concordante, común y coherente de actos o declaraciones que implique un acuerdo entre los Miembros de la OMC. Además, un ejemplo de la práctica de Indonesia, que sí hace distinciones de trato arancelario sobre la base de diferencias de clasificación al nivel de 10 dígitos, no respalda el argumento de China basado en la práctica de los tres reclamantes en esta diferencia.

[167] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Sardinas*, párrafo 301.
[168] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 259.

c) Aclaración de los términos "líneas arancelarias" en el contexto del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China

6.38 **China** pidió al Grupo Especial que aclarara su interpretación de los términos "líneas arancelarias" que figuran en la tercera frase del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, tal como se refleja en los párrafos 7.753 a 7.758 de los informes provisionales. China pidió además al Grupo Especial que aclarara la nota 1100 de los informes provisionales.

6.39 El **Grupo Especial** observa que no hay una definición jurídica de "líneas arancelarias". Parece, sin embargo, que por lo general se entiende que una línea arancelaria es una línea horizontal en un arancel de aduanas que proporciona un número de partida específico, con independencia del número de dígitos (es decir, ya sea al nivel de 8 dígitos o de 10 dígitos) y un tipo arancelario específico para el producto descrito en esa partida. Además, no tenemos motivo alguno para concluir que sólo las partidas arancelarias hasta el nivel de 8 dígitos pueden considerarse líneas arancelarias. El Grupo Especial ha revisado el párrafo 7.750 para reflejar su interpretación de los términos "líneas arancelarias" en el contexto del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, y también ha modificado la nota 1100 a efectos de mayor claridad.

B. OTRAS PETICIONES DE REEXAMEN

6.40 Las **Comunidades Europeas** pidieron que se introdujeran modificaciones en los párrafos 7.30 (líneas primera y sexta); 7.40 a 7.58; 7.294 (última línea); 7.374 (primera frase); 7.646 (tercera frase) y 7.761 y en las notas 175 (tercera frase), 622 y 981 de los informes provisionales, e hicieron algunas observaciones relativas a errores materiales. China no se opuso a esas peticiones y observaciones. Por consiguiente, y con excepción de las solicitudes de las Comunidades Europeas relativas al párrafo 7.34 (segunda línea) y a las notas 622 y 981, el Grupo Especial ha modificado los informes en la medida en que lo ha considerado necesario.

6.41 Los **Estados Unidos** también pidieron que se introdujeran modificaciones en los párrafos 7.277; 7.668 y 8.7 de los informes provisionales, e hicieron algunas observaciones relativas a errores materiales. China no se opuso a ninguna de esas peticiones y observaciones. Por consiguiente, el Grupo Especial ha modificado los informes en la medida en que lo ha estimado necesario.

6.42 El **Canadá** también pidió que se introdujeran modificaciones en los párrafos 7.85 (penúltima frase); 7.357 (empezando por la segunda frase); 7.543 (primera línea); 7.602 (última frase); 7.654; 7.655; 7.657; 7.721 (décima línea y segunda frase); y 8.10 y en la nota 686 de los informes provisionales, e hizo algunas observaciones relativas a errores materiales. China no se opuso a ninguna de esas peticiones y observaciones. En consecuencia, el Grupo Especial ha modificado los informes en la medida en que lo ha estimado necesario.

6.43 **China** también pidió que el párrafo 4.336 y la nota 606 de los informes provisionales se modificaran para preservar alguna información confidencial en ellos citada. Los reclamantes no se opusieron a esa petición. En consecuencia, el Grupo Especial ha modificado los informes.

6.44 Como se indica más arriba, el Grupo Especial ha incorporado todas las demás observaciones de las partes relativas a errores tipográficos en los informes provisionales.

VII. CONSTATACIONES

A. CUESTIONES PRELIMINARES

1. Las medidas en litigio

a) Identificación de las medidas en litigio

7.1 Las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Canadá han identificado la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 como las medidas en litigio en la presente diferencia.[169] Antes de examinar los aspectos específicos de las medidas tal como han sido impugnados por los reclamantes, el Grupo Especial describirá las tres medidas.

7.2 Recordamos, en ese sentido, que nuestro mandato nos encomienda, entre otras cosas, que hagamos una evaluación objetiva del sentido de las disposiciones pertinentes de las medidas incluidas en dicho mandato. Aunque somos conscientes de que las medidas son parte de la legislación nacional de China, tendremos que determinar el sentido de disposiciones específicas si las partes impugnan determinadas interpretaciones de esas disposiciones. En esos casos, la única finalidad de nuestro examen será determinar la conformidad de las medidas con las obligaciones pertinentes establecidas en los Acuerdos de la OMC abarcados, con arreglo al criterio enunciado por el Órgano de Apelación en *India - Patentes (Estados Unidos)*.[170]

i) La Orden Nº 8[171]

7.3 La Orden Nº 8, titulada "Política de desarrollo en el sector del automóvil", entró en vigor el 21 de mayo de 2004, fecha en la que dejó de aplicarse la "Política relativa al sector del automóvil de 1994".[172] La NDRC[173], en su reunión ejecutiva, estudió y adoptó la Orden Nº 8, que posteriormente se comunicó al Consejo de Estado, el cual la aprobó.

---

[169] Como se indica en la parte expositiva de estos informes, el Grupo Especial, al examinar las medidas de China, se remitirá a los términos utilizados en las traducciones comunes de las medidas de China, que se adjuntan a los informes como anexo E.

[170] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafos 65 a 68. Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)*, párrafo 7.55.

[171] China sostiene que existen instrumentos jurídicos similares a la Orden Nº 8 relativos a otros sectores industriales, como la "Política de desarrollo en el sector del acero (8 de julio de 2005)" y la "Política de desarrollo en el sector del cemento (17 de octubre de 2006)" (respuestas de China a las preguntas 11 y 178 del Grupo Especial).

[172] El preámbulo de la anterior Política en el sector del automóvil de China (Orden de 1994) estipula lo siguiente:

> "La política tiene por objeto convertir la industria de automoción de China (incluido el sector de las motocicletas) en un pilar industrial de la economía nacional modificando la actual dispersión de las inversiones, la producción a pequeña escala y los productos desfasados de la rama de producción para aumentar la capacidad de desarrollo del productor y mejorar la tecnología y la calidad de sus productos y el nivel del equipo con miras a alcanzar una estructura industrial razonablemente simplificada y una escala económica de producción en el sector ..."

Además, en el artículo 3, las "partes y componentes de vehículos de la categoría sedán" se identifican como uno de los seis "productos de desarrollo fundamentales". El artículo 43 prohibía el montaje de vehículos

7.4 La Orden Nº 8 tiene 1 preámbulo, 13 capítulos y 2 anexos. En el preámbulo de la Orden Nº 8 se expone, entre otras cosas, el objetivo general de China de promover el desarrollo de su rama de producción de automóviles para convertirla en un pilar industrial de la economía nacional de China para el año 2010.[174]

7.5 Los 13 capítulos de la Orden Nº 8 son los siguientes: Objetivos de política (I); Planificación del desarrollo (II); Políticas técnicas (III); Ajustes estructurales (IV); Gestión del acceso (V); Marcas de fábrica o de comercio (VI); Desarrollo de productos (VII); Industria de partes e industrias conexas (VIII); Redes de distribución (IX); Gestión de las inversiones (X); Gestión de las importaciones (XI); Consumo de vehículos (XII); y Otras disposiciones (XIII). Además, el anexo 1 de la Orden Nº 8 contiene "las definiciones de los términos utilizados en la Orden", y el anexo 2 la "información que debe presentarse para un proyecto de inversión en el sector del automóvil".

7.6 El Grupo Especial observa que varias cuestiones, que van desde la promoción de la rama de producción de automóviles y partes de automóviles de China hasta el desarrollo de productos o las marcas de fábrica y la gestión de las importaciones, están reguladas por esos 13 capítulos de la Orden Nº 8. Nos remitiremos a disposiciones específicas de la Orden Nº 8, según proceda, en el contexto de nuestro análisis jurídico. En la presente etapa consideramos suficiente mencionar el capítulo XI de la Orden Nº 8, ya que establece un vínculo expreso con las medidas de aplicación que había de introducir la CGA, a saber, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.

7.7 En ese sentido, tomamos nota del argumento de **China** de que el capítulo XI -el capítulo concerniente a la administración y observancia de las disposiciones arancelarias de China aplicables a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles- es el único capítulo de la Orden Nº 8 pertinente por lo que respecta a la presente diferencia, y de que sólo el capítulo XI ha dado lugar a los procedimientos de aplicación de las medidas aduaneras consagrados en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.[175] China sostiene asimismo que el texto del preámbulo de la Orden Nº 8 no es significativo ni pertinente para una evaluación del capítulo XI.

7.8 Los **reclamantes** sostienen que el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 aplican la Orden Nº 8 en su totalidad, no sólo el capítulo XI de la Orden Nº 8.[176]

---

automóviles mediante la importación de juegos de piezas completamente desmontados (CKD) y parcialmente desmontados (SKD). En el artículo 44 se expone la política de China consistente en establecer derechos preferenciales para las partes de automóviles importadas en función de los índices de localización de los distintos productos del sector del automóvil (Prueba documental conjunta 24).

Globalmente, por lo que respecta a los objetivos de política de China, los términos de la Orden de 1994, y en especial los concernientes a la rama de producción de partes de automóviles, presentan algunas similitudes con la Orden Nº 8.

[173] Según China, la función de la NDRC por lo que respecta a las medidas en litigio incluye: i) ser miembro del Equipo Director (párrafo 2) del artículo 6 del Decreto Nº 125); ii) señalar las partes "caracterizadas como vehículos completos" en el *Boletín Público* (párrafo 4) del artículo 7 del Decreto Nº 125); y iii) excluir temporalmente los modelos de vehículos pertinentes del *Boletín Público* en el caso de que un fabricante de automóviles infrinja las normas pertinentes (artículo 37 del Decreto Nº 125) (respuesta de China a la pregunta 21 del Grupo Especial).

[174] El texto completo del preámbulo de la Orden Nº 8 se reproduce en el párrafo 7.306.

[175] Respuestas de China a las preguntas 49 y 178 del Grupo Especial.

[176] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 178 del Grupo Especial, donde se hace referencia a su Segunda comunicación escrita, párrafo 24. Por lo que respecta concretamente al capítulo XI, las Comunidades Europeas aducen que las medidas, y en particular el capítulo XI de la Orden Nº 8, que incluso China reconoce como elementos que motivaron la promulgación del

7.9 Dado que las medidas en su conjunto son en sí mismas objeto de esta diferencia, y a falta de pruebas específicas de que otras disposiciones de la Orden Nº 8 no están en modo alguno relacionadas con el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, por el momento el **Grupo Especial** no excluirá la posibilidad de examinar otros capítulos y disposiciones de la Orden Nº 8 al analizar las alegaciones y argumentos de las partes concernientes al Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4. Dicho esto, y a efectos de comprender cómo operan las medidas, en esta sección nos centraremos en la estructura del capítulo XI de la Orden Nº 8, sin perjuicio de los argumentos específicos de las partes sobre los objetivos y funciones de la Orden Nº 8 en su conjunto en relación con el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.

7.10 El capítulo XI, titulado "Gestión de las importaciones" contiene nueve disposiciones (artículos 52 a 60). El artículo 52 dice así:

> "El Estado apoya los esfuerzos de los fabricantes de vehículos para aumentar su capacidad de producción en el país, impulsando el progreso tecnológico de los fabricantes de partes de automóviles y el desarrollo de la industria de fabricación de automóviles."

7.11 Los artículos 53 a 59 del capítulo XI abordan cuestiones relacionadas con la importación de automóviles y partes de automóviles, así como con la prohibición de las importaciones de vehículos usados y partes usadas. La disposición final del capítulo XI, el artículo 60[177], como explica China, encomienda a la CGA que, junto con otros organismos pertinentes, elabore las medidas de gestión específicas para la importación de vehículos enteros y partes. China sostiene que el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son las medidas de gestión específicas establecidas por la CGA de conformidad con el artículo 60.[178]

7.12 Observamos que las obligaciones establecidas en las disposiciones del capítulo XI de la Orden Nº 8, en particular los artículos 53, 55, 56 y 57, se aplican en términos específicos en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4. El artículo 53, por ejemplo, estipula, entre otras cosas, que cualesquiera fabricantes de vehículos que utilicen "partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos" para producir vehículos deberán notificarlo pormenorizadamente al Ministerio de Comercio, la CGA y la NDRC. En varias disposiciones del Decreto Nº 125, incluidos los artículos 2, 3, 5, 6, 7 y 10, figuran prescripciones de procedimiento específicas relacionadas con esa obligación de notificación. Por ejemplo, los fabricantes/importadores de vehículos automóviles que producen vehículos con partes de automóviles importadas están obligados a realizar una autoevaluación de si las partes de automóviles importadas utilizadas en un modelo de vehículo específico deben caracterizarse como vehículos completos, y a solicitar a la CGA que lo verifique.[179]

Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, aluden expresamente al objetivo de fomentar la industria del automóvil nacional (Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 122).

[177] El artículo 60 estipula lo siguiente:

> "La Aduana elaborará conjuntamente con los demás departamentos competentes medidas de gestión específicas para la importación de vehículos enteros y partes, y las aplicará una vez aprobadas por el Consejo de Estado. Los vehículos de muestra enviados desde el extranjero para la realización de pruebas y los vehículos importados temporalmente para su exhibición en exposiciones se gestionarán de conformidad con las reglamentaciones de administración aduanera de la importación y exportación temporal de mercancías."

[178] Respuesta de China a la pregunta 48 del Grupo Especial.

[179] En los párrafos 7.39 a 7.69 figura una descripción más detallada de las prescripciones administrativas establecidas por las medidas.

ii) El Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4

7.13 El Decreto Nº 125, titulado "Normas administrativas sobre la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos", fue introducido por la CGA, la NDRC, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio de conformidad con la Orden Nº 8, en particular el artículo 60, como se indica más arriba. El Decreto Nº 125 entró en vigor el 1º de abril de 2005.

7.14 El Decreto Nº 125 tiene siete capítulos (38 artículos) y tres anexos, y establece las normas específicamente aplicables a la supervisión y administración de las partes y conjuntos de automóviles[180] que se importan para su incorporación en el curso de la producción/montaje [181] de automóviles.[182] Los siete capítulos del Decreto Nº 125 son los siguientes: Disposiciones generales (I); Administración del registro (II); Administración del despacho de aduanas (III); Criterios para determinar si las partes deben o no caracterizarse como vehículos completos y para su verificación (IV); Principios aplicables a la percepción de derechos y su cálculo (V); Responsabilidades legales (VI); y Disposiciones varias (VII). El Decreto Nº 125 tiene también tres anexos: Lista de conjuntos o sistemas (1); Partes de automóviles incluidas en los conjuntos o sistemas (2); y Lista de adquisición de partes de automóviles de modelos de vehículos registrados (3).

7.15 El Aviso Nº 4, titulado "Normas sobre la verificación de las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos" fue también introducido por la CGA a fin de aplicar el Decreto Nº 125, y entró en vigor el 1º de abril de 2005. Como se desprende de su título, el Aviso Nº 4 establece las normas específicas sobre la verificación de las "partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos". El Aviso Nº 4 tiene los siguientes cuatro capítulos: Disposiciones generales (I); Procedimiento de verificación (II); Criterios de verificación (III); y Disposiciones complementarias (IV). El Aviso Nº 4 tiene además ocho anexos.[183]

7.16 Varias disposiciones del Aviso Nº 4 se superponen a las del Decreto Nº 125, en particular las disposiciones del capítulo IV ("Criterios para determinar si las partes deben o no caracterizarse como vehículos completos y para su verificación") del Decreto Nº 125. El Aviso Nº 4 también contiene detalles adicionales sobre determinados procedimientos aplicables a los fabricantes de automóviles y partes de automóviles que importan partes de automóviles por lo que respecta a la evaluación del proceso de verificación requerido para determinadas partes de automóviles importadas.[184]

7.17 En resumen, la Orden Nº 8 proporciona la base legal para la introducción del Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, en los que se enuncian normas específicas relacionadas con las cargas impuestas a las partes de automóviles importadas y los procedimientos administrativos necesarios para la imposición

[180] En los párrafos 7.88 y 7.89 *infra* figura una descripción del término "conjuntos".
[181] Véanse las notas 191 y 212.
[182] Véase el párrafo 1) del artículo 2 del Decreto Nº 125.
[183] Estos ocho anexos del Aviso Nº 4 son los siguientes: Nombres y figuras ilustrativas de las partes estructurales y de la carrocería de los vehículos (1); Cuadro de los códigos del SA referidos a las partes fundamentales y subconjuntos de los vehículos automóviles (2); Modelo de solicitud de revisión del carácter de vehículo completo (3); Lista detallada de las partes sujetas a verificación y revisión del carácter de vehículo completo (4); Informe de revisión del carácter de vehículo completo (5); Formulario de solicitud de verificación del carácter de vehículo completo (6); Lista de documentos para la verificación del carácter de vehículo completo (7); e Informe de la verificación del carácter de vehículo completo (8).
[184] Véase la parte D.3 de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes (Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 34). Véase también el artículo 20 del Aviso Nº 4.

de las cargas. Según China, no hay jerarquía jurídica entre esas medidas, al menos no en el sentido de que una prevalezca sobre las demás en caso de conflicto entre ellas.[185]

7.18 En ese sentido, **China** afirma que "las medidas en sí mismas no imponen ningún derecho, gravamen o carga, sino que simplemente definen las circunstancias en las que China clasificará mercancías importadas en el marco de distintas disposiciones arancelarias".[186]

7.19 No obstante, como se explica con más detalle *infra*[187] el **Grupo Especial** considera que las medidas sí imponen tanto la carga[188] como los procedimientos administrativos anexos a ella. De hecho, la propia China ha explicado que el Decreto Nº 125 establece la obligación jurídica de los fabricantes de partes de automóviles de pagar una carga sobre las importaciones de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, así como las prescripciones de procedimiento adoptadas para administrar y recaudar la carga.[189] Aunque también otras leyes o reglamentos nacionales de China pueden ser pertinentes para determinar en qué modo opera la carga, la "obligación jurídica" de pagarla tiene su origen en las propias medidas.[190]

b) Efectos de las medidas en litigio: carga y procedimientos administrativos

7.20 El artículo 2 del capítulo I ("Disposiciones generales") del Decreto Nº 125 estipula lo siguiente:

> "Las presentes normas se aplicarán a la supervisión y administración de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos,

---

[185] Respuesta de China a la pregunta 48 del Grupo Especial.

[186] Primera comunicación escrita de China, párrafo 44.

[187] Véanse los párrafos 7.20 a 7.69.

[188] Observamos, por ejemplo, que la segunda frase del artículo 28 del Decreto Nº 125, que se reproduce *infra* en el párrafo 7.28, contiene expresiones imperativas que ordenan a la Aduana que imponga la carga ("... la Aduana ... basará los aranceles y el IVA de importación en los tipos correspondientes a ..."). Véase también el párrafo 1) del artículo 13 del Decreto Nº 125 ("... el fabricante de automóviles ... deberá ... pagar derechos ..."); el párrafo 1) del artículo 28 ("... la aduana ... efectuará ... la percepción de los derechos"); el párrafo 1) del artículo 31 del Decreto Nº 125 ("los fabricantes de automóviles deberán presentar declaraciones para el pago de derechos ..."); y el artículo 34 ("... la declaración para el pago de derechos ...").

Aunque en las medidas de China se utiliza el término "arancel (derecho)", el Grupo Especial utilizará el término "carga", en lugar de "arancel", ya que la naturaleza de la carga es una de las cuestiones jurídicas planteadas por las partes, que se examinarán en las siguientes secciones. Por tanto, la referencia del Grupo Especial al término "carga" es sin perjuicio de los argumentos de las partes sobre si la carga lo es en el sentido del artículo II o el artículo III del GATT de 1994, lo que se examina *infra* en la sección VII.B.1, y debe entenderse que, salvo indicación en contrario, alude al "arancel", tal como se utiliza en las medidas, que se impone a "las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos" en virtud de las medidas de China.

[189] Respuestas de China a las preguntas 48 a 50 del Grupo Especial.

[190] A lo largo de este procedimiento, China ha confirmado muchas veces que la carga se impone "de conformidad con el Decreto Nº 125" (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 110). Véanse también, entre otras cosas, la Primera comunicación escrita de China, párrafo 47 ("... los derechos recaudados de conformidad con el Decreto Nº 125 se clasifican como derechos de aduana propiamente dichos ..."); la Primera comunicación escrita, párrafo 48 ("... cualesquiera derechos que China recaude de conformidad con esta medida son derechos de aduana propiamente dichos ..."); la respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial ("... las medidas impugnadas dan lugar a la imposición de derechos de aduana propiamente dichos ..."); la Segunda comunicación escrita, párrafo 118 ("... derechos de aduana que la CGA recauda de conformidad con el Decreto Nº 125 ...").

> utilizadas para la producción o montaje[191] de vehículos por fabricantes de automóviles aprobados o registrados por las autoridades competentes del Estado. ..."

7.21 Los reclamantes alegan que las medidas tienen dos tipos de efectos en las partes de automóviles importadas: en primer lugar, las medidas imponen a las partes importadas *una carga* equivalente al tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles si esas partes de automóviles se caracterizan como vehículos automóviles completos con arreglo a los criterios establecidos en las medidas; y, en segundo lugar, las medidas imponen a los fabricantes de automóviles que importan partes de automóviles *procedimientos administrativos*[192], supuestamente onerosos, tanto para determinar la aplicabilidad de la carga arriba citada como para regular la imposición de la carga impuesta a las partes de automóviles importadas.

7.22 China no discute los dos efectos de las medidas arriba mencionadas -a saber, la carga y los procedimientos administrativos, pero rechaza la alegación de los reclamantes de que las medidas se han adoptado para favorecer a las partes de automóviles nacionales con preferencia a las importadas-. China sostiene que las medidas se han introducido para velar por la estricta aplicación de derechos arancelarios adecuados a las partes de automóviles importadas a fin de impedir la evasión arancelaria.[193]

7.23 En la medida en que las alegaciones de los reclamantes conciernen a las obligaciones específicas derivadas de la carga y los procedimientos administrativos relacionados con esa carga, el Grupo Especial considera importante entender debidamente desde el principio la manera en que las medidas operan, en términos de los dos efectos arriba citados. Dicho esto, nuestro examen, en la sección siguiente, de la manera en que las medidas se aplican en la práctica es sin perjuicio de las alegaciones y argumentos jurídicos de las partes concernientes a la compatibilidad de las medidas con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los Acuerdos de la OMC abarcados, compatibilidad que se analizará en secciones ulteriores de estos informes.[194]

i) Carga impuesta en virtud de las medidas

7.24 China, en lo fundamental, impone en virtud de las medidas una carga equivalente a la cuantía del tipo arancelario aplicable a los vehículos completos (es decir, en promedio un 25 por ciento[195]) a las partes de automóviles que son importadas por fabricantes de automóviles y utilizadas en la

---

[191] Los reclamantes observan que el texto original chino contiene las palabras "shengchan" y "zuzhuang", cuya traducción adecuada es "producir" para "shengchan" y "montar" para "zuzhuang". China considera que las dos palabras se usan en sentido intercambiable (nota 1 de la traducción común del Decreto Nº 125). El uso por el Grupo Especial de los términos "montar" y "producir" en estos informes es sin perjuicio de las opiniones de las partes sobre dichos términos. Véase también la nota 212 *infra*.

[192] En los párrafos 7.39 a 7.69 *infra* figura una descripción de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas.

[193] Primera comunicación escrita de China, párrafo 24.

[194] Por ejemplo, nuestra referencia a las palabras "partes de automóviles *importadas*" al describir la manera en que las medidas operan se basa en las traducciones comunes de las medidas de China proporcionadas por las partes, y no afecta a la cuestión de cuándo se considera que las mercancías son "importadas", en el sentido de los Acuerdos de la OMC abarcados. A efectos de la presente diferencia, entendemos que la expresión "partes de automóviles *importadas*" alude a las "partes de automóviles *extranjeras*", en contraste con las partes de automóviles nacionales, salvo indicación en contrario.

[195] Los tipos arancelarios exactos aplicables a los productos incluidos en las partidas arancelarias 87.02 a 87.04 figuran en la Lista CLII de China (Prueba documental conjunta 2). Aunque los tipos arancelarios exactos en el marco de esas partidas arancelarias, en particular al nivel de 8 dígitos, varían ligeramente, las partes convienen en que el 25 por ciento es el tipo arancelario medio aplicable a los vehículos automóviles objeto del presente caso.

producción/montaje de vehículos completos, si esas partes de automóviles importadas son caracterizadas como vehículos completos con arreglo a los criterios establecidos en las medidas.[196] Si esas partes de automóviles importadas utilizadas en la producción/montaje de vehículos automóviles "no son caracterizadas como vehículos completos", se percibirá el tipo arancelario aplicable a las partes de automóviles (es decir, el 10 por ciento en promedio[197]), de conformidad con la Ley de Aduanas de China y la Lista de China.

Condiciones en las que nace la obligación de pagar la carga

7.25 Como se indica más arriba, la obligación de pagar la carga en virtud de las medidas depende de si se determina que las partes de automóviles importadas son "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" con arreglo a los criterios establecidos en las medidas. Las disposiciones pertinentes del Decreto Nº 125 que abordan los aspectos de procedimiento de la carga son las siguientes:

7.26 El artículo 5 del capítulo I ("Disposiciones generales"), que estipula lo siguiente:

> "La referencia en estas normas a 'partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos' se entenderá en el sentido de que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como vehículos completos *en la etapa de montaje de los vehículos completos*. La referencia a 'partes de automóviles caracterizadas como conjuntos o sistemas'[198] significará que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como conjuntos o sistemas en la etapa de su montaje como tales." (sin cursivas en el original)

7.27 El artículo 7 del capítulo II ("Administración del registro"), que estipula lo siguiente:

> "Los fabricantes de automóviles *llevarán a cabo una autoevaluación acerca de si las partes de automóviles importadas utilizadas en cada modelo de vehículo deben o no caracterizarse como vehículos completos* de conformidad con las presentes normas, si producen vehículos con partes de automóviles importadas para su venta en el mercado interior. Si un fabricante de automóviles, mediante la autoevaluación, determina que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, *deberá registrar los respectivos modelos de vehículos ante la Administración General de Aduanas antes de la importación de esas partes de automóviles*. Cada modelo de vehículo del mismo fabricante de automóviles se registrará por separado." (sin cursivas en el original)

7.28 El artículo 28 del capítulo V ("Principios aplicables a la percepción de derechos y su cálculo"), que estipula lo siguiente:

> "Una vez que las partes de automóviles importadas hayan sido montadas para formar vehículos completos, el fabricante de automóviles presentará una declaración de los

[196] Véanse, entre otras cosas, los artículos 2, 5 y 28 del Decreto Nº 125.

[197] Primera comunicación escrita de China, párrafo 15; parte D.2 de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes (Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, nota 43 al párrafo 31; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 43 al párrafo 32; Primera comunicación escrita del Canadá, nota 42 al párrafo 30).

[198] En el artículo 4 del Decreto Nº 125 se enumeran ocho tipos de conjuntos: los correspondientes a la carrocería del vehículo (incluida la cabina), el motor, la transmisión, el propulsor, el eje propulsado y el bastidor, y los sistemas de dirección y de frenos.

> derechos pagaderos a la aduana y ésta ... efectuará la clasificación y la percepción de los derechos.
>
> *Si el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como tales y basará los aranceles* y el IVA de importación *en los tipos correspondientes a los vehículos completos*. Si las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, la aduana las clasificará como partes y basará los aranceles y el IVA de importación en las tasas aplicables a las partes." (sin cursivas en el original)

7.29 Como indican las disposiciones *supra*, para determinar si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos los fabricantes de automóviles están obligados, en primer lugar, a realizar una autoevaluación con respecto a un modelo de vehículo específico para el que prevén utilizar partes de automóviles importadas, y a registrar ese modelo de vehículo en la NDRC. Una vez montada en China la primera serie de automóviles correspondiente a un modelo de vehículo dado, las partes de automóviles importadas utilizadas para montar ese modelo de vehículo se clasifican como vehículos completos, y se les imponen derechos al tipo arancelario aplicable a los vehículos completos, de conformidad con el artículo 28 del Decreto Nº 125, "si el Centro de Verificación, después de realizar verificaciones, establece la conclusión de que las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos". En la sección VII.A.1 b) ii) *infra* se explican con más detalle varios procedimientos administrativos pertinentes a esos efectos.

7.30 Desde un punto de vista sustantivo, el que las partes de automóviles importadas se deban o no caracterizar como vehículos completos se determina sobre la base de los criterios establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125: si las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo en particular satisfacen cualquiera de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125, a los que a su vez afecta la aplicación de los criterios establecidos en el artículo 22 del Decreto Nº 125, se caracterizarán como vehículos completos.

7.31 A su vez, la determinación de si las partes de automóviles importadas utilizadas para montar un cierto modelo de vehículo satisfacen cualquiera de los criterios tiene lugar cuando esas partes de automóviles ya han sido "montadas" para formar vehículos automóviles en China. Esto significa que la carga se impone a las partes de automóviles importadas después de su montaje para formar vehículos automóviles, con independencia de que esas partes de automóviles se importen juntas, en una sola expedición, o por separado, en múltiples expediciones, siempre que se utilicen en el montaje de un modelo de vehículo registrado común.[199] A continuación describiremos sucesivamente esos dos aspectos (criterios y múltiples expediciones) de los criterios sustantivos utilizados para la determinación de las "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos".

> Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos - *Criterios para determinar las partes de automóviles caracterizadas como vehículos automóviles completos*

7.32 Los criterios para decidir si determinadas partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos automóviles completos figuran en los artículos 21 y 22 del capítulo IV

[199] Véase la respuesta de China a la pregunta 40 del Grupo Especial. China sostiene que "la estructura de las transacciones de importación no es importante; lo que importa es si las partes y componentes importados de un modelo de vehículo concreto, en su integridad, presentan las características esenciales de un vehículo automóvil".

del Decreto Nº 125.[200] El artículo 21 establece los umbrales aplicables a las partes de automóviles importadas en virtud de los cuales las utilizadas para producir/montar un vehículo automóvil "se caracterizarán como vehículos automóviles completos".

> "Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como vehículos completos en cualquiera de los siguientes casos:
>
> 1) las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD, destinados al montaje de vehículos;
>
> 2) en los casos que siguen, con el alcance que se indica en el artículo 4 de estas normas:
>
> a) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina)[201] y un conjunto de motor a los efectos del montaje de vehículos;
>
> b) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) o de un conjunto de motor, más un mínimo de otros tres conjuntos o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos;
>
> c) importación de un mínimo de cinco conjuntos o sistemas, distintos del conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y el correspondiente al motor, a los fines del montaje de vehículos; o
>
> 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total de un vehículo completo del mismo modelo. Este criterio entrará en vigor el 1º de julio de 2006."[202]

---

[200] Los artículos 13 y 14 del Aviso Nº 4 son idénticos a los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125. Además, el artículo 23 del Decreto Nº 125 dispone lo siguiente:

> "Se considerará que un conjunto o sistema fabricado por un fabricante nacional de conjuntos o sistemas para automóviles tiene carácter nacional si las partes de automóviles importadas utilizadas en su fabricación no se caracterizan como un conjunto o sistema."

[201] Por lo que respecta al término "conjunto", véanse los párrafos 7.88 y 7.89 *infra*.

[202] La entrada en vigor de este tercer criterio está aplazada hasta el 1º de julio de 2008 (Boletín Conjunto de la CGA Nº 38, de 5 de julio de 2005 (Prueba documental conjunta 28). En respuesta a la pregunta del Grupo Especial concerniente al aplazamiento de este criterio, China ha explicado que se debe principalmente a la complejidad administrativa de la aplicación de este criterio en particular, y que una vez que los fabricantes y los funcionarios de aduana tengan más experiencia en la aplicación del Decreto Nº 125 y hayan establecido un fundamento sólido en materia de registros y notificación por lo que respecta a la aplicación de la medida, a los fabricantes y las autoridades aduaneras les resultará más fácil determinar y contabilizar el valor de las partes y componentes importados (respuesta de China a la pregunta 59 del Grupo Especial). Además, por lo que respecta a la naturaleza específica de la complejidad de la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125, China sostiene que la dificultad concreta con que tropieza la Aduana es la de cómo identificar el valor justo de las partes (respuesta de China a la pregunta 170 del Grupo Especial).

Observamos que los reclamantes han impugnado las medidas en sí mismas y en su totalidad. Por consiguiente, no creemos que el aplazamiento de la aplicación de este criterio afecte en modo alguno al alcance de las medidas comprendidas en nuestro mandato. Recordamos que otros grupos especiales "siempre han considerado en el pasado que la legislación obligatoria de un Miembro, aunque no esté en vigor o no se

7.33 El artículo 22 establece los criterios con arreglo a los cuales las partes de automóviles importadas utilizadas para producir un "conjunto" (de un vehículo automóvil) harían que ese conjunto fuera un "conjunto que se considera importado". Por consiguiente, con arreglo al artículo 22, si un "conjunto" se produce con partes de automóviles importadas que superen los umbrales especificados en dicha disposición, se considerará que ese conjunto en sí mismo es un conjunto importado ("un conjunto que se considera importado").[203]

> "Artículo 22. Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos:
>
> 1) importación de un conjunto completo de partes para el armado de conjuntos o sistemas;
>
> 2) importación de partes fundamentales o subconjuntos a los efectos de armar conjuntos o sistemas, siempre que la cantidad de las partes fundamentales o subconjuntos alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2[204]; o
>
> 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total del correspondiente conjunto o sistema."

7.34 Basándose en los criterios establecidos en las disposiciones arriba citadas, el Centro de Verificación[205], siguiendo las instrucciones de la CGA, determina si ciertas partes de automóviles

---

aplique, puede ser impugnada por otro Miembro de la OMC" (informe del Grupo Especial, *Turquía - Textiles*, párrafo 9.37, donde se citan los informes de Grupos Especiales del GATT, *Estados Unidos* - Superfund, *CEE - Piezas y componentes* y *Estados Unidos - Bebidas derivadas de la malta*). Véase también el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 7.37.

[203] Como se indica en la nota 169, el Grupo Especial utiliza los términos tal como figuran en las traducciones comunes de las medidas objeto de estos informes. Sin embargo, para "un conjunto caracterizado como conjunto importado" en el contexto del artículo 22 del Decreto Nº 125 usaremos, en lugar de ello, "un conjunto que se considera importado", como sugiere el Canadá en su carta de 4 de octubre de 2007.

[204] A partir del 1º de julio de 2008 se aplicarán umbrales de cantidad más bajos a las partes fundamentales identificadas como partes de clase A en el anexo 1 del Decreto Nº 125. Si se alcanzan esos umbrales, el conjunto se caracterizará como un "conjunto importado" (nota 5 del anexo 1 del Decreto Nº 125, y artículo 19 del Aviso Nº 4). Inicialmente se preveía que esta distinción de clases A/B entrara en vigor el 1º de julio de 2006, pero se aplazó hasta el 1º de julio de 2008 (Boletín Conjunto de la CGA Nº 38, de 5 de julio de 2005) (Prueba documental conjunta 29). Por la misma razón explicada *supra* en la nota 202, ese aplazamiento no afecta al alcance de las medidas comprendidas en nuestro mandato.

Además, el artículo 20 del Aviso Nº 4 dispone lo siguiente:

> "Si las partes importadas representan más del 60 por ciento del precio de las partes fundamentales o subconjuntos, se considerará que las partes fundamentales o subconjuntos son importadas. Los fabricantes deberán presentar una lista de la relación de precios de las partes que necesiten.
>
> En principio sólo se determinará el origen de las partes fundamentales o subconjuntos hasta los proveedores secundarios de los fabricantes de vehículos completos.
>
> Las partes importadas adquiridas por proveedores o empresas comerciales nacionales se computarán como partes importadas."

[205] Con arreglo a los artículos 3 y 4 del Aviso Nº 4, compete al "Centro de Verificación", entre otras cosas, i) antes de la importación de las partes de automóviles de que se trate, la realización de exámenes

importadas deben caracterizarse como vehículos completos y, en consecuencia, quedar sujetas al tipo arancelario aplicable a los vehículos completos después de que los vehículos se producen/montan utilizando esas partes de automóviles.

Criterios para determinar si las partes de automóviles importadas están caracterizadas como vehículos completos - *Partes de automóviles importadas en múltiples expediciones*

7.35 Para aplicar los umbrales establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 a las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de vehículos automóviles, las autoridades aduaneras de China esperan hasta que los fabricantes de automóviles hayan terminado de montar los vehículos automóviles. Como consecuencia de ello, partes de automóviles que tal vez han sido importadas en múltiples expediciones, lo que significa importadas en momentos distintos, en distintas expediciones, de distintos proveedores y/o procedentes de distintos países, aun así pueden caracterizarse como un vehículo completo. En otras palabras, la carga impuesta en virtud de las medidas se establece para las partes de automóviles montadas para formar un modelo de vehículo en particular, con independencia de que esas partes se importen por separado, "en múltiples expediciones", o juntas, "en una sola expedición".[206]

Carga impuesta a las partes de automóviles importadas por terceros proveedores - Artículo 19 del Decreto Nº 125

7.36 Como se indica más arriba, las medidas imponen la carga a las partes de automóviles importadas por *fabricantes de automóviles*.[207] Los proveedores de partes de automóviles o los fabricantes de partes de automóviles que no son también fabricantes de automóviles no están sujetos a las obligaciones establecidas por las medidas cuando importan partes de automóviles. Los fabricantes o proveedores de partes de automóviles pagarán los derechos aplicables a las partes de automóviles importadas a los tipos arancelarios aplicables a las partes de automóviles de conformidad con la legislación aduanera de China propiamente dicha y la Lista de China. En ese sentido, China sostiene que en la mayoría de los casos las partes importadas que el fabricante de automóviles compra a terceros proveedores en China (ya sea proveedores de partes de automóviles o fabricantes de partes de automóviles) habrán completado los trámites aduaneros necesarios, por lo que ya no estarán sujetas a control aduanero.[208] Además, las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito

---

simplificados o *in situ* de las conclusiones de las autoevaluaciones que han de presentar los fabricantes de automóviles; y ii) después de la importación de las partes de automóviles de que se trate, la realización de verificaciones *in situ* de los modelos de vehículos registrados que han sido montados para formar vehículos completos utilizando esas partes de automóviles importadas, así como la publicación de informes de verificación (es decir, la verificación de si las partes de automóviles de que se trate deben caracterizarse como vehículos completos).

Las verificaciones efectivas con arreglo a las medidas son realizadas por "equipos especiales de verificación" constituidos por tres o cinco expertos en automóviles y organizados por el "Centro de Verificación". Si un fabricante rechaza la conclusión de una verificación, podrá solicitar una revisión en el marco de la denominada "reunión de evaluación", en la que participan todas las partes interesadas. Ese examen puede dar lugar a la determinación de una "nueva verificación", que será realizada por un nuevo "equipo de verificación" constituido por no más de un tercio del "equipo especial de verificación" original (artículos 5 y 12 del Aviso Nº 4).

[206] Véase también la nota 199.

[207] El párrafo 1) del artículo 2 del Decreto Nº 125 estipula que: "las presentes normas se aplicarán a ... partes de automóviles ... utilizadas para la producción o montaje de vehículos por fabricantes de automóviles ...".

[208] Respuestas de China a las preguntas 65, 66, 83, 92 y 101 del Grupo Especial. A ese respecto, los reclamantes explican las consecuencias de esas prescripciones de la manera siguiente:

no son aplicables a las partes de automóviles importadas por un tercero y vendidas posteriormente al fabricante de automóviles. Por tanto, esas partes de automóviles están en libre circulación en China.[209]

7.37 No obstante, si un fabricante de automóviles compra posteriormente partes a terceros proveedores, el artículo 29 dispone lo siguiente:

> "Artículo 29. Si la aduana trata como vehículos completos las partes de automóviles importadas que ha utilizado un fabricante de automóviles a los efectos de la clasificación y la percepción de los derechos, y el proveedor del fabricante de automóviles ha importado algunas de las partes de automóviles empleadas por el fabricante y ya ha pagado los derechos y el IVA correspondientes a esa importación, tales gravámenes se deducirán de la cuantía total de los derechos de importación y el IVA de importación adeudados por el fabricante de automóviles, siempre que éste presente prueba pertinente del pago de los derechos y el IVA de importación. ..."

7.38 En otras palabras, para determinar si las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de vehículos en China deben caracterizarse como vehículos completos, las partes de automóviles importadas compradas por los fabricantes a proveedores nacionales o fabricantes de partes nacionales también se cuentan para determinar si se han alcanzado los umbrales establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125. En esos casos, y de conformidad con el artículo 29 del Decreto Nº 125, los fabricantes de automóviles están obligados a pagar la diferencia entre la cuantía de los derechos aplicables a un vehículo automóvil completo y la cuantía de los derechos que se establecieron sobre las partes de automóviles importadas en el momento de la importación, siempre que puedan demostrar que los proveedores de partes de automóviles o los fabricantes de partes de automóviles pagaron, en el momento de la importación, los derechos correspondientes a esas partes a los tipos arancelarios aplicables a las partes de automóviles.[210]

> "Como consecuencia de la aplicación del artículo 22 del Decreto Nº 125 y el artículo 20 del Aviso Nº 4, el nivel de contenido importado tendrá que rastrearse a lo largo de la cadena de abastecimiento para determinar si conjuntos específicos y partes fundamentales han de tratarse como importados a efectos de las medidas. Ese rastreo se realizará primero al nivel del conjunto, para determinar si se considera que el conjunto es importado, y posteriormente al nivel de los proveedores de 'segundo tramo' por lo que respecta a las partes fundamentales.
>
> Como consecuencia de ello, los fabricantes de partes y los proveedores que utilizan partes importadas tienen que mantener registros de la cantidad, el tipo y el costo de las partes importadas utilizadas en cualesquiera partes incorporadas para fabricar un vehículo. Lo hacen para cumplir sus obligaciones contractuales con los fabricantes de vehículos y garantizarles que se satisfacen las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas en las medidas. También pueden estar obligados a proporcionar a la Aduana detalles sobre la finalidad para la que se utilizará el producto importado. Esa información puede proporcionarse o bien directamente a la Aduana, o indirectamente, proporcionándosela al fabricante del vehículo."

(Véase la parte F.6 de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes; Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 63 y 64.)

[209] Respuesta de China a la pregunta 20 b) del Grupo Especial.

[210] Primera comunicación escrita de China, nota 20 al párrafo 46.

ii) Procedimientos administrativos

7.39 El Grupo Especial procederá ahora a examinar los procedimientos administrativos requeridos en relación con la imposición de la carga en litigio.[211] Estos procedimientos, tal como se exponen en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, se explican *infra* en orden cronológico.

Autoevaluación por los fabricantes de automóviles que montan/producen[212] vehículos con partes de automóviles importadas para su venta en el país

7.40 Con arreglo al artículo 7 del Decreto Nº 125 y el artículo 6 del Aviso Nº 4, los fabricantes de automóviles que tengan intención de producir, para su venta en el país[213], vehículos en los que se usan partes de automóviles importadas están obligados a realizar una autoevaluación de si las partes de automóviles importadas utilizadas en un modelo de vehículo en particular se caracterizan como vehículos completos de conformidad con las disposiciones del Decreto Nº 125, incluidos los criterios sustantivos arriba indicados en los párrafos 7.32 y 7.33.[214]

7.41 Si de la autoevaluación resulta que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante de automóviles solicitará a la CGA que la revise. Recibida esa solicitud, la CGA designará al Centro de Verificación para que efectúe una revisión simplificada o *in situ* de la autoevaluación del fabricante de automóviles.

7.42 En ese sentido, y en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, **China** ha afirmado que aun en el caso de que la autoevaluación del fabricante sea positiva, esa conclusión está sujeta a revisión.[215] Las **Comunidades Europeas** observan que la respuesta de China contradice el texto del artículo 7 del Decreto Nº 125 y los párrafos 2 y 3 del artículo 6 del Aviso Nº 4, con arreglo a los cuales parece que la revisión del Centro de Verificación sólo tiene lugar cuando el resultado de la autoevaluación es negativo. El **Canadá** también toma nota de la respuesta de China, que a su juicio confirma que el

[211] Los departamentos del Gobierno de China competentes para la administración de estos procedimientos son los siguientes: 1) la CGA; 2) la NDRC; 3) el Ministerio de Comercio; 4) el Ministerio de Hacienda; 5) el Equipo Director encargado de la administración de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, que está representado por la CGA, la NDRC, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Hacienda; y 6) el Centro de Verificación. Véase la respuesta de China a la pregunta 21 del Grupo Especial. Véase también la nota 191 *supra*.

[212] Los reclamantes observan que el texto original chino contiene la palabra "shengchan", cuya traducción adecuada es "producir", mientras que China considera que esa palabra se utiliza de manera intercambiable con "zuzhuang", "montar" (nota 2 de la traducción común del Decreto Nº 125). El uso por el Grupo Especial de los términos "montar" y "producir" en estos informes es sin perjuicio de las opiniones de las partes sobre ellos. Véase también la nota 191 *supra*.

[213] Según China, los fabricantes de automóviles que operan en la industria del procesamiento, incluidos los situados en zonas aduaneras especiales, como las "zonas bajo control aduanero", las "zonas de elaboración para la exportación" o las "otras zonas especiales supervisadas por la aduana con arreglo al artículo 30 del Decreto Nº 125" no están sujetos a lo dispuesto en el Decreto Nº 125 *a no ser que* vendan esos vehículos automóviles en el mercado interior chino (respuesta de China a la pregunta 16 del Grupo Especial). Esa situación se aborda en el artículo 30 del Decreto Nº 125.

[214] Además, el párrafo 5 del artículo 6 del Aviso Nº 4 dispone que "si la situación acerca de si las partes de automóviles importadas pueden caracterizarse como vehículos completos se altera debido a una modificación en la composición de esas partes, el respectivo modelo de vehículo se registrará como un modelo nuevo". (Véase también el artículo 25 del Aviso Nº 4.)

[215] Respuesta de China a la pregunta 167 del Grupo Especial.

Centro de Verificación revisa las determinaciones, tanto positivas como negativas, que los fabricantes de vehículos hacen con arreglo a lo dispuesto en las medidas.[216]

7.43 El artículo 7 del Decreto Nº 125 dispone lo siguiente:

> "Si de la autoevaluación resulta que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos, el fabricante pedirá a la Administración General de Aduanas que lleve a cabo una revisión. ..."

7.44 El **Grupo Especial**, basándose en el texto del artículo 7 del Decreto Nº 125 y los párrafos 2 y 3 del artículo 6 del Aviso Nº 4, está de acuerdo con las Comunidades Europeas por lo que respecta al contenido de la obligación impuesta en virtud del artículo 7 del Decreto Nº 125, a saber, que la revisión por el Centro de Verificación sólo tiene lugar cuando el resultado de la autoevaluación es negativo. Aparentemente, China no ha entendido bien la pregunta del Grupo Especial concerniente al artículo 7 del Decreto Nº 125, y utiliza la palabra "revisión" en sentido general, y no en el contexto de la "revisión" requerida en virtud del artículo 7 del Decreto Nº 125. Además, la respuesta de China con respecto a la cual el Grupo Especial pidió confirmación en su pregunta 167 estaba relacionada con la pregunta 5 del Grupo Especial, concerniente a los artículos 17 y 18 del Decreto Nº 125, disposiciones relativas a la verificación por el Centro de Verificación, y no a la revisión de los resultados de la autoevaluación del fabricante de automóviles, es objeto del artículo 7 del Decreto Nº 125.

7.45 Además, con arreglo al artículo 7 del Decreto Nº 125, los resultados de la autoevaluación concerniente a los modelos de vehículo de que se trate tienen que presentarse cuando los fabricantes de automóviles solicitan a la NDRC su inclusión en la lista del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores* (el "*Boletín Público*") y piden al Ministerio de Comercio una licencia de importación automática.[217] Si como resultado de la autoevaluación las

---

[216] Respuesta del Canadá a la pregunta 304 del Grupo Especial, nota 15.

[217] China sostiene que la inclusión en la lista del *Boletín Público* es necesaria para que los fabricantes de automóviles produzcan y vendan vehículos automóviles en China, y que una de las características que reglamentariamente se incluyen en el *Boletín Público* con respecto a un vehículo específico es su situación aduanera con arreglo al Decreto Nº 125 (respuesta de China a la pregunta 28 del Grupo Especial).

Además, según China, el establecimiento del sistema de licencias automáticas alegado tiene por finalidad supervisar la importación de productos de vehículos automóviles, y el fabricante de automóviles, si tiene intención de importar partes de automóviles que están sujetas a una prescripción de licencia de importación automática, deberá presentar al Ministerio de Comercio una solicitud a esos efectos. China explica que este procedimiento no guarda relación con la inclusión en la lista del *Boletín Público* (respuesta de China a la pregunta 28 del Grupo Especial).

Por lo que respecta al sistema de licencias de importación en relación con las importaciones de partes de automóviles, véanse las respuestas de China a las preguntas 171 y 173 del Grupo Especial y las observaciones de las Comunidades Europeas y el Canadá sobre las respuestas de China. En concreto, China afirma en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, entre otras cosas, que el proceso de evaluación y verificación no impide al fabricante de automóviles importar partes y componentes para montar un modelo de vehículo en particular (respuesta de China a la pregunta 171 del Grupo Especial). Las Comunidades Europeas aducen, en sus observaciones sobre las respuestas de China, que es difícil conciliar esas respuestas con el texto del párrafo 3) del artículo 7 del Decreto Nº 125, que dispone lo siguiente:

> "Cuando un fabricante de automóviles solicite ... al Ministerio de Comercio una licencia de importación automática, deberá presentar los resultados de una autoevaluación de los respectivos modelos de vehículos. Si las partes de automóviles importadas no están caracterizadas como vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar también el dictamen resultante de la revisión por la Administración General de Aduanas."

partes de automóviles a importar no se caracterizan como vehículos completos, el fabricante de automóviles tendrá que presentar asimismo el dictamen de la CGA tras la revisión.

7.46 A continuación, respecto de los modelos de vehículos montados mediante partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos, la NDRC señala dichas partes como "caracterizadas como vehículos completos" en el *Boletín Público*, y el Ministerio de Comercio las indicará igualmente en las licencias de importación automáticas.

7.47 Parece a ese respecto que las solicitudes a la NDRC y al Ministerio de Comercio tienen lugar sin un orden específico.

Registro en la CGA antes de la importación de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos

7.48 El artículo 7 del Decreto Nº 125 también estipula que si un fabricante de automóviles determina, como resultado de la autoevaluación, que las partes de automóviles importadas incorporadas a un modelo de vehículo deben caracterizarse como vehículos completos, dicho fabricante deberá registrar los modelos de vehículos pertinentes en la CGA antes de importar las partes de automóviles. Si se determina que las partes de automóviles no constituyen "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" (tras la autoevaluación y la revisión por el Centro de Verificación designado por la CGA), el registro en la CGA es innecesario.[218]

7.49 Al registrarse en la CGA, los fabricantes de automóviles tienen que presentar los siguientes documentos, conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto Nº 125:

1) una breve presentación del fabricante;

2) un plan de producción anual del modelo de vehículo que se trate de registrar;

3) una clasificación y un cuadro de relación de precios de las partes de automóviles del modelo de vehículo que se trate de registrar; el precio total de ese modelo, y los precios detallados de las partes nacionales y las partes importadas empleadas en él (en todos los casos con exclusión de los impuestos aplicables);

4) la lista completa de los proveedores nacionales y extranjeros que suministren las partes de automóviles utilizadas en el modelo de vehículo que se trate de registrar, y una lista de las partes de automóviles suministradas por cada proveedor; y

5) prueba de que el modelo de vehículo que se trate de registrar ha sido incluido en la lista del *Boletín Público*.

7.50 Con arreglo al artículo 10 del Decreto Nº 125, una vez recibida una solicitud de registro, la CGA da traslado de los documentos pertinentes a la NDRC, el Ministerio de Comercio y las

---

Por tanto, según las Comunidades Europeas, los fabricantes de automóviles, para obtener la licencia de importación pertinente, tendrán que pasar primero por la autoevaluación, y por la revisión por la Aduana cuando la autoevaluación haya llevado a concluir que las partes de automóviles importadas no deben caracterizarse como vehículos completos.

[218] Son "modelos de vehículos registrados" los que han sido incluidos en la lista del *Boletín Público* publicada por la NDRC (artículo 8 del Decreto Nº 125).

oficinas de aduana de distrito a cargo de la zona donde se encuentra instalado el fabricante, para el desempeño de sus respectivas funciones.[219] Por ejemplo, el artículo 11 del Decreto Nº 125 indica que cuando la oficina de aduanas del distrito encargada de la zona en que se encuentra instalado el fabricante reciba los documentos de registro de un fabricante distribuidos por la CGA, examinará dichos documentos, y si los criterios se satisfacen, registrará al fabricante de automóviles y sus modelos de vehículos, y notificará de ello al fabricante.

Constitución de fianzas del pago por derechos antes de la importación de partes de automóviles

7.51 Una vez registrado un modelo de vehículo, el fabricante de automóviles, de conformidad con el artículo 12 del Decreto Nº 125, deberá constituir una fianza por derechos adecuada a sus planes de importación en la oficina de aduanas del distrito, antes de la importación de partes de automóviles. La cuantía de la fianza global por derechos no debe ser inferior al promedio mensual de los gravámenes pagaderos por el fabricante para la importación de esas partes.[220] Los terceros proveedores de partes de automóviles y los fabricantes de partes de automóviles que importen partes de automóviles no están sujetos a esa prescripción, ya que lo están al proceso aduanero normal, por lo que pagan a la aduana los derechos de importación correspondientes a las partes de automóviles importadas al tipo arancelario aplicable a esas partes en el momento de la importación.[221]

7.52 China ha explicado que la cuantía de la fianza global por derechos se basa en la cuantía prevista de los derechos que el importador pagará mensualmente, lo que en la práctica se calcula sobre la base de los tipos aplicables a las partes de automóviles (es decir, un 10 por ciento en promedio).[222] China explica que ese cálculo se realiza para reducir al mínimo las cargas que han de soportar los fabricantes de automóviles[223], y que, contrariamente a lo que sostienen los reclamantes, no hay necesariamente concordancia entre los tipos de los depósitos y los tipos del derecho que se fijarán para el producto importado.[224]

Despacho de aduana por los fabricantes de automóviles afectados en el momento de la importación

7.53 El artículo 13 del Decreto Nº 125 estipula que los fabricantes de automóviles que importen partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos deberán declarar esa importación y pagar derechos en la oficina de aduanas del distrito. Con arreglo al artículo 14 del Decreto Nº 125, al efectuarse la declaración deberán presentarse los siguientes documentos: 1) un formulario de declaración de importación, 2) una licencia automática de importación con la indicación "caracterizadas como vehículos completos", 3) las demás licencias que correspondan, y 4) los documentos conexos que requiera la aduana. El artículo 13 alude a la obligación no sólo de declarar la importación de partes de automóviles, sino también de pagar derechos. Sin embargo, como se indica *infra* en los párrafos 7.59 a 7.65, el pago efectivo de la carga impuesta en virtud de las medidas

[219] Véase la respuesta de China a la pregunta 21 del Grupo Especial, donde China explica las funciones que, respectivamente, desempeñan varias autoridades gubernamentales chinas afectadas.

[220] Si los planes de importación se modifican o si el número de modelos de vehículos registrados cambia, el fabricante de automóviles deberá solicitar un ajuste de la cuantía de la fianza global por derechos a la oficina de aduanas del distrito encargada de la zona donde el fabricante se encuentra instalado (artículo 12 del Decreto Nº 125).

[221] Respuestas de China a las preguntas 20 b), 83 y 185 a) y b) del Grupo Especial.

[222] Respuesta de China a la pregunta 18 del Grupo Especial.

[223] *Ibid.*

[224] Respuesta de China a la pregunta 201 del Grupo Especial.

no tiene lugar hasta que el Centro de Verificación ha completado la verificación después de que el fabricante haya terminado de montar las partes de automóviles para formar vehículos completos.

7.54 Después, y con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 del Decreto Nº 125, cuando las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos entran en el territorio aduanero de China, la aduana tramita las formalidades de importación de conformidad con las reglamentaciones pertinentes aplicables a *la administración de las mercancías en régimen de depósito*.[225] De manera análoga, el artículo 27 del Decreto Nº 125 estipula que la aduana encargada de la zona en que se encuentre instalado el fabricante administrará, aplicando *las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito*, las partes de automóviles importadas que estén caracterizadas como vehículos completos durante el período comprendido desde la declaración de aduana y el despacho de las mercancías hasta el pago de los derechos.

7.55 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial relativa a la administración de las mercancías en régimen de depósito y las normas correspondientes a esas mercancías establecidas en las disposiciones arriba mencionadas, China, en la primera reunión con el Grupo Especial, explicó que en este contexto la expresión "mercancías en régimen de depósito" alude a la obligación de depositar fianzas para las partes de automóviles importadas que recae sobre los fabricantes de automóviles, y no al control físico de las partes de automóviles importadas en sí mismas.[226] China detalla además que los requisitos de depósito establecidos por las medidas en litigio incluyen los siguientes elementos[227]:

- el registro de los modelos de vehículos para los que las partes de automóviles importadas presentan las características esenciales de un vehículo automóvil;

[225] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre las prescripciones de procedimiento que conlleva "la administración de las mercancías en régimen de depósito" con arreglo al artículo 16 del Decreto Nº 125, China sostiene que "la administración de las mercancías en régimen de depósito" puede variar de un tipo de cuestión aduanera a otro, y presenta un esbozo del procedimiento para la administración de las mercancías en régimen de depósito en un caso habitual (respuesta de China a la pregunta 19 del Grupo Especial). China comunica también las categorías de mercancías que con arreglo al artículo 100 de la Ley de Aduanas de China se definen como "mercancías que permanecen bajo control aduanero", que incluyen las "mercancías con estatus de depósito" o las "mercancías que no satisfacen todas las prescripciones aduaneras necesarias".

De las respuestas dadas por China a este respecto (pregunta 19 del Grupo Especial), así como en relación con "las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito" en el marco del artículo 27 del Decreto Nº 125 (pregunta 20 a) del Grupo Especial), deducimos que las prescripciones de procedimiento relacionadas con la administración de las mercancías en régimen de depósito en una hipótesis habitual, tal como se explica en la respuesta de China a la pregunta 19 del Grupo Especial, no son, con arreglo a las medidas, aplicables a la importación de partes de automóviles.

Antes bien, China explica, en su respuesta a la pregunta 20 a) del Grupo Especial, que los requisitos de depósito establecidos por las medidas en litigio incluyen los elementos enumerados en el párrafo 7.55 *supra*.

[226] China sostiene también que el artículo 27 del Decreto Nº 125 no se refiere a "los procedimientos sobre el control aduanero en las zonas de depósito (presentados por los reclamantes en la Prueba documental conjunta 31)", que sólo son uno de los muchos tipos de "normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito", y afirma que como en el caso de las prácticas aduaneras de otros Miembros de la OMC, las "normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito" varían de un procedimiento aduanero a otro, en función de la naturaleza del procedimiento y del grado de control aduanero requerido (respuesta de China a la pregunta 20 a) del Grupo Especial).

Véase también la respuesta de China a la pregunta 19 del Grupo Especial, concerniente a la administración de las mercancías en régimen de depósito con arreglo a la legislación aduanera de China.

[227] Respuestas de China a las preguntas 19 y 20 a) del Grupo Especial.

- la obligación de que el fabricante de automóviles mantenga registros exactos de las partes y componentes que importa en régimen de depósito, y responda de su montaje para formar modelos de vehículos registrados;

- el establecimiento de la cuenta-Q, que pone en conexión al fabricante de automóviles con la oficina de aduanas pertinente vía Internet; el registro de cada entrada de partes de automóviles en régimen de depósito para los modelos de vehículos registrados en la cuenta-Q; y los ajustes en la cuenta-Q cuando las partes y componentes que entraron en régimen de depósito se montan para formar modelos de vehículos registrados y los derechos aplicables se pagan.

Verificación de si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos

7.56 Los fabricantes de automóviles tienen que presentar una solicitud de verificación[228] a la CGA en un plazo de 10 días desde que haya finalizado el montaje de la primera serie de vehículos del modelo registrado. Una vez recibida una solicitud, la CGA encomienda al Centro de Verificación que realice verificaciones. De conformidad con los artículos 17 y 19 del Decreto Nº 125 y los artículos 7 y 9 del Aviso Nº 4, en el plazo de un mes desde la recepción de esas instrucciones el Centro de Verificación deberá realizar verificaciones para determinar si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos, es decir, si las partes de automóviles importadas incorporadas a un modelo de vehículo pertinente dado alcanzan uno o más de los umbrales establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125.[229]

7.57 El Grupo Especial toma nota a este respecto de una aclaración de China, que los reclamantes no han discutido, en el sentido de que el proceso de verificación con arreglo al artículo 17 del Decreto Nº 125 tiene lugar sobre la base de modelos de vehículo.[230] Según China, el fabricante puede

[228] Los documentos que han de presentarse son los siguientes: 1) la solicitud de verificación; 2) el informe de la autoverificación; 3) la lista de partes adquiridas; 4) una lista de documentos para la verificación del "carácter de vehículo entero"; y 5) los demás documentos que se requieran (artículo 25 del Decreto Nº 125 y artículo 7 del Aviso Nº 4).

[229] Véase también la respuesta de China a la pregunta 304 del Grupo Especial. Además, si un fabricante de vehículos rechaza los resultados de la verificación se celebrará una reunión entre el fabricante, funcionarios gubernamentales y expertos técnicos para determinar si el Centro de Verificación debe realizar una nueva verificación del modelo registrado, que deberá efectuarse dentro del mes siguiente a la recepción de las instrucciones del Centro a esos efectos (artículo 12 del Aviso Nº 4).

Los reclamantes aducen que un fabricante puede ser víctima de significativas demoras administrativas en el establecimiento definitivo de una carga, ya que pueden transcurrir hasta 48 días desde la presentación de la solicitud después de haberse completado la primera serie de vehículos hasta que la verificación realmente se realiza (parte F.3 de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes). Esta cuestión se analiza con más detalle en los párrafos 7.61 a 7.65 *infra*.

El artículo 26 del Aviso Nº 4 estipula que determinados informes de revisión *in situ* pueden por sí mismos servir como el informe de verificación, siempre que el fabricante esté de acuerdo y que el Equipo Director lo apruebe. Al menos en esos casos la supuesta demora en el establecimiento definitivo de una carga puede no existir.

[230] Respuestas de China a las preguntas 167 b) y 304 del Grupo Especial; respuestas de los reclamantes a la pregunta 304 del Grupo Especial. China sostiene que el mismo principio es aplicable a la autoevaluación y a la revisión por el Centro de Verificación. Las partes, sin embargo, discrepan en cuanto a las ramificaciones de esa norma. Los Estados Unidos, por ejemplo, sostienen que, contrariamente a lo que China parece sugerir en su respuesta a la pregunta 167 del Grupo Especial, una decisión inicial sobre la primera serie de vehículos montados no establece certeza para todas las importaciones futuras. Los Estados Unidos consideran que en todo el período anterior a la publicación del informe de verificación, que puede durar semanas o meses, el nivel de las

solicitar, de conformidad con el artículo 19 del Decreto Nº 125, una verificación después del montaje de la primera serie de vehículos completos, y la primera serie puede ser un solo vehículo o una pequeña cantidad de vehículos, número que el fabricante puede escoger a voluntad. Las constataciones de la verificación basada en la primera serie de vehículos del modelo registrado se aplicarán después a toda importación ulterior de partes de automóviles para el mismo modelo de vehículo hasta que el fabricante pueda demostrar, con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 20 del Decreto Nº 125, que las partes de automóviles importadas incorporadas a ese vehículo ya no presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

7.58 Además, el primer párrafo del artículo 20 del Decreto Nº 125 dispone que si se instalan partes opcionales en un vehículo, el fabricante deberá informar de las opciones al Centro de Verificación y presentar declaraciones en el momento de la instalación efectiva de las partes opcionales.

Pago de la carga por el fabricante de automóviles de que se trate

7.59 De conformidad con los artículos 28 y 31 del Decreto Nº 125, una vez que las partes de automóviles importadas se han montado para formar vehículos completos, el fabricante de automóviles deberá presentar una declaración de los derechos (cargas) pagaderos a la oficina de aduanas no más tarde del décimo día laborable de cada mes siguiente al mes en que el Centro de Verificación publique un informe de verificación sobre si las partes de automóviles importadas deben caracterizarse como vehículos completos.

7.60 En el momento de efectuarse la declaración de pago de la carga, el fabricante de automóviles deberá presentar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 del Decreto Nº 125, la siguiente información: 1) el informe de verificación del Centro de Verificación; 2) la cantidad de vehículos completos de los modelos correspondientes que haya producido durante el último mes, salvo respecto de los modelos para los cuales las partes de automóviles importadas no deban caracterizarse como vehículos completos; 3) la lista de partes de automóviles importadas que se han utilizado en la producción o montaje de vehículos completos del modelo respectivo durante el último mes, salvo respecto de las partes que en el informe de verificación no se caractericen como vehículos completos; y 4) los demás documentos que la aduana considere necesarios. La oficina de aduanas del distrito clasifica seguidamente esas partes de automóviles importadas como vehículos automóviles completos y recauda derechos en una cuantía equivalente a los tipos arancelarios aplicables a los vehículos completos.

7.61 A este respecto las partes no discuten el orden cronológico global de los procedimientos arriba enumerados, a saber, primero el montaje de las partes de automóviles importadas para fabricar la primera serie de vehículos automóviles completos, en segundo lugar, la verificación por el Centro de Verificación de si las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de vehículos automóviles deben caracterizarse como vehículos automóviles completos, en tercer lugar, la declaración de los fabricantes de automóviles del pago de la cuantía de derechos pagadera en virtud de las medidas para las partes de automóviles importadas, y, finalmente, la clasificación por las autoridades aduaneras y la recaudación de los derechos aplicables a esas partes de automóviles importadas.[231]

---

cargas que se impondrán a las partes importadas utilizadas en el vehículo no se ha determinado. Además, según los Estados Unidos, un "modelo de vehículo" no es un concepto estático.

[231] Respuestas de las partes a la pregunta 304 del Grupo Especial. En su respuesta, los reclamantes presentan varias hipótesis, en el marco de las medidas, concernientes al montaje de vehículos automóviles utilizando partes de automóviles importadas y/o partes de automóviles nacionales.

7.62 Las partes, sin embargo, sí discrepan sobre el tiempo que puede durar cada etapa de los procedimientos arriba descritos.

Duración de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas

7.63 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre esta cuestión, **China** ha afirmado que no es posible calcular una duración media ni presentar otros tipos de estimaciones, porque China no mantiene esas estadísticas.[232] China sostiene que el Centro de Verificación tiene que completar la verificación y publicar un informe de verificación en un plazo de 30 días desde la recepción de una serie completa de documentos proporcionados por la CGA con arreglo al artículo 19 del Decreto Nº 125, pero que la verificación de un modelo de vehículo puede demorarse más de 30 días si la documentación presentada por el fabricante de automóviles requiere nuevas investigaciones y revisiones *in situ*, o la presentación de documentos adicionales.

7.64 Las **Comunidades Europeas** sostienen que una muestra de las solicitudes de revisión y verificación aún pendientes presentadas con arreglo a las medidas pone de manifiesto que los diversos procedimientos establecidos por las medidas pueden durar años.[233]

7.65 La muestra de solicitudes de revisión y verificación pendientes presentada por las Comunidades Europeas indica, efectivamente, que entre las solicitudes hechas en 2005, algunas, fechadas el 29 de septiembre de 2005 a efectos de revisión[234] por el Centro de Verificación seguían pendientes en la fecha de la investigación, 16 de julio de 2007.[235] Además, determinadas solicitudes

[232] Respuesta de China a la pregunta 171 del Grupo Especial.

[233] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 171 del Grupo Especial, donde se hace referencia a la Prueba documental 26 presentada por las CE. Véase también la nota 229. Además, según las **Comunidades Europeas**, la complejidad de las medidas afecta en sí misma al lanzamiento de un nuevo modelo en el mercado chino. Las Comunidades Europeas aducen que la concepción y el lanzamiento de un nuevo modelo pueden demorarse de dos a tres años, ya que los fabricantes de automóviles tendrán que buscar proveedores nacionales que puedan suministrarles la proporción requerida de partes o conjuntos nacionales, y probar su fiabilidad. Un equipo de 10 a 15 expertos altamente especializados puede necesitar otros seis meses para realizar el informe de autoverificación requerido por el artículo 7 del Decreto Nº 125. Incluso después de que un fabricante decida iniciar los procedimientos para introducir un nuevo modelo, en la práctica puede transcurrir un año antes de que hayan finalizados todos los procedimientos (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 8 del Grupo Especial).

Los **Estados Unidos** sostienen que la información sobre el tiempo medio de demora resultante de las medidas de China no era un elemento de la presunción *prima facie* establecida por los Estados Unidos sobre esa cuestión, y añaden que no disponen realmente de esa información (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 8 del Grupo Especial).

El **Canadá** sostiene que en términos generales no es posible describir el efecto que las medidas tienen en el tiempo medio necesario para montar un vehículo. El efecto global variará en función, por ejemplo, de la red de proveedores y de la procedencia específica de las partes. La demora más significativa es consecuencia de una combinación de las prescripciones procesales y sustantivas (respuesta del Canadá a la pregunta 8 del Grupo Especial).

[234] La situación en que se encuentran esas solicitudes no permite saber claramente qué etapa del procedimiento establecido por las medidas abarca la "revisión" por el Centro de Verificación. Como hemos expuesto más arriba, en el párrafo 7.41, el Centro de Verificación efectúa una revisión cuando el resultado de la autoevaluación de un fabricante de automóviles es negativo. Supondremos, por consiguiente, que la "revisión" indicada con respecto a la situación en que se encuentran esas solicitudes pendientes alude al tipo de revisión que ha de ser realizada por el Centro de Verificación si tras la autoevaluación de un fabricante de automóviles se obtiene un resultado negativo.

[235] "*On-Line Administration of Automobile Parts Deemed Whole Vehicles - The leading group office of import administration of automobile parts deemed whole vehicles*" (http://autoadmin.chinaport.gov.cn/autoadmin/search.do) (CE - Prueba documental 26).

de verificación presentadas el 22 de agosto de 2006, por no hablar de todas las solicitudes presentadas en enero-febrero de 2007 que figuran en el cuadro de la citada muestra, no se habían atendido el 16 de julio de 2007.

7.66 Por consiguiente, las pruebas que figuran en el expediente demuestran que el período para revisión y verificación por el Centro de Verificación puede durar entre 30 días y un par de años.

iii) Aplicación global de las medidas

7.67 Globalmente, las medidas en litigio imponen una carga y establecen los procedimientos administrativos necesarios para imponer la carga a las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de vehículos automóviles completos.

7.68 La carga se impone a las partes de automóviles importadas que son caracterizadas como vehículos automóviles completos, lo que a su vez se determina sobre la base de los criterios establecidos en las medidas: si las partes de automóviles importadas utilizadas para montar un modelo de vehículo satisfacen cualquiera de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125, esas partes de automóviles se caracterizan como vehículos automóviles completos, por lo que se les imponen los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles, no a las partes de automóviles.

7.69 En ese sentido, para determinar la aplicabilidad de la carga, los funcionarios de aduanas esperan, de conformidad con el artículo 28 del Decreto Nº 125, hasta que los fabricantes de automóviles hayan terminado de montar las partes de automóviles para formar vehículos automóviles y el Centro de Verificación haya terminado su verificación de si las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de un determinado modelo de vehículo deben caracterizarse como vehículos automóviles completos en el sentido de las medidas. Esto es así porque lo pertinente a efectos de la imposición de la carga en virtud de las medidas es si las partes importadas utilizadas para el "montaje" de un modelo de vehículo satisfacen los criterios establecidos en las medidas. Este proceso se basa en la evaluación de las partes de automóviles importadas en distintos momentos, y en distintas expediciones, de distintos exportadores y/o de distintos países. Las partes en la diferencia aluden a esa situación refiriéndose a las partes de automóviles importadas en "múltiples expediciones".[236]

c) Excepciones previstas en las medidas

7.70 El Decreto Nº 125 prevé ciertas excepciones de los procedimientos administrativos y de la aplicación de los criterios sustantivos establecidos en los artículos 21 y 22. El Grupo Especial examinará en primer lugar la exención de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas previstas en el artículo 2 del Decreto Nº 125.

[236] El artículo 37 del capítulo VI ("Responsabilidades legales") del Decreto Nº 125 alude también a "múltiples expediciones". La parte pertinente del artículo 37 dice así: "[si un fabricante de automóviles] ... o importa partes de automóviles que deben caracterizarse como vehículos completos en múltiples envíos sin solicitar el registro por la Administración General de Aduanas antes de la importación, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma excluirá temporalmente los modelos de vehículos correspondientes del *Boletín Público de Fabricantes y Productos del Sector de los Vehículos Automotores*, hasta que el fabricante rectifique sus omisiones" (sin cursivas en original).

i) Exención de los juegos de piezas CKD y SKD de los procedimientos administrativos - Párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125

7.71 El segundo párrafo del artículo 2 del Decreto Nº 125 estipula lo siguiente:

> "Los fabricantes de automóviles que importen juegos de piezas completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD) podrán declarar esas importaciones ante la aduana encargada de la zona en que el fabricante se encuentre instalado y pague sus derechos, y no se aplicarán las presentes normas."

7.72 China sostiene que con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125, un fabricante de automóviles declara las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD como "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" y paga los derechos a los tipos arancelarios aplicables a los vehículos completos en el momento de la importación. Por lo que respecta al alcance de esta disposición observamos, sin embargo, alguna evolución en las explicaciones dadas por China en el curso de este procedimiento. **China** explicó inicialmente que los importadores que *opten por* acogerse a la exención prevista en esta disposición importarían juegos de piezas CKD o SKD de conformidad con las disposiciones ordinarias de la legislación aduanera de China.[237] China también comunicó que desde la adopción de las medidas todas las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD se han efectuado con arreglo a esta disposición.[238]

7.73 Sin embargo, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial tras la segunda reunión sustantiva, **China** sostiene que para importar juegos de piezas CKD y SKD, el importador *tramitará* el despacho de aduanas en la oficina de aduanas de la zona donde se encuentre instalado el fabricante de automóviles y *pagará* derechos de importación con arreglo a los procedimientos aduaneros ordinarios para las importaciones. China explica que por lo que respecta a la importación de juegos de piezas CKD y SKD no hay más procedimientos aduaneros que los procedimientos aduaneros propiamente dichos.[239] Esto es así porque no cabe duda de que los juegos de piezas CKD o SKD importados tienen que clasificarse como vehículos completos.[240]

7.74 Las **Comunidades Europeas** y los **Estados Unidos** aducen que el párrafo 2 del artículo 2 es una disposición opcional. Aducen que a la luz de las medidas la explicación de China es manifiestamente errónea, y contradice la explicación inicial de esta disposición dada por la propia China en su Primera comunicación escrita. El texto mismo del párrafo 2 del artículo 2, donde se utilizan las palabras "podrán declarar" en lugar de "declararán", así como el del artículo 7 y el del párrafo 1) del artículo 21, del Decreto Nº 125 confirman su posición.

7.75 A juicio del **Grupo Especial**, el texto del párrafo 2 del artículo 2 y la explicación dada por la propia China en una etapa anterior de este procedimiento no respaldan la posición ulterior de China de que la importación de juegos de piezas CKD o SKD con arreglo al párrafo 2 del artículo 2 está sujeta

---

[237] Los procedimientos que ha de seguir un importador de juegos de piezas CKD o SKD con arreglo a la Ley de Aduanas de China son los siguientes: 1) presentar al Ministerio de Comercio una solicitud de licencia automática de importación; 2) declarar a la aduana, en el momento de la importación, las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD, y proporcionar la documentación de importación pertinente, incluidos el formulario de declaración, la licencia automática de importación y el certificado de origen; y 3) pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles para los juegos de piezas CKD o SKD, de conformidad con los procedimientos ordinarios para el pago de derechos de aduana, tras la clasificación por la aduana de los juegos de piezas CKD o SKD importados (respuesta de China a la pregunta 58 del Grupo Especial).

[238] Respuesta de China a la pregunta 15 del Grupo Especial.

[239] Respuesta de China a la pregunta 193 del Grupo Especial.

[240] Primera comunicación escrita de China, párrafo 195.

a un régimen imperativo. El párrafo 2 del artículo 2 indica, textualmente, que los fabricantes de automóviles que importen juegos de piezas CKD o SKD *podrán* declarar los juegos de piezas como tales y pagar los derechos. El uso, en la versión inglesa, del verbo auxiliar "*may*" sólo expresa una posibilidad objetiva, y no un mandato o exhortación, como se desprendería de los verbos "*shall*" o "*should*". Además, las palabras "... *y* no se aplicarán las presentes normas" en el párrafo 2 del artículo 2 indican que la inaplicabilidad de las medidas a las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD depende de la decisión del importador de ejercitar la opción prevista en el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 y declarar la importación de juegos de piezas CKD o SKD ante la aduana y pagar los derechos. La propia China así lo entendió y confirmó en su Primera comunicación: "El artículo 2 del Decreto Nº 125 dispone que los importadores de juegos de piezas CKD/SKD *pueden* declarar esas importaciones ante las autoridades aduaneras competentes, y no se aplicarán las disposiciones del Decreto Nº 125. Por tanto, el importador de juegos de piezas CKD/SKD *puede* declarar esas importaciones como vehículos completos en el momento de la importación, pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos completos, y quedar exento de los requisitos de depósito y de mantenimiento de registros establecidos en el Decreto Nº 125."[241]

7.76 Además, el contexto del párrafo 2 del artículo 2, en particular el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125, confirma también nuestra conclusión. China aduce que el párrafo 1 del artículo 21 no está en conflicto con el párrafo 2) del artículo 2, sino que de hecho confirma el párrafo 2) del artículo 2 al reiterar que los juegos de piezas CKD o SKD siempre son clasificados como vehículos completos.[242] Según China, el artículo 21 define los grupos de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, lo que incluye los juegos de piezas CKD/SKD.[243] Sin embargo, a nuestro juicio, si se entendiera que el párrafo 2) del artículo 2 excluye automáticamente a los juegos de piezas CKD o SKD de la aplicación de las medidas, también reduciría a la inutilidad el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125, que clasifica los juegos de piezas CKD o SKD como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos con arreglo a las medidas. En otras palabras, privaría de todo sentido a la única explicación lógica de la razón de ser del párrafo 1 del artículo 21, que es aplicar las medidas a las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD si hubieran de importarse sin recurrir a la opción excepcional prevista en el párrafo 2) del artículo 2. El artículo 21 del Decreto Nº 125 es una disposición en la que se establecen los umbrales para definir las partes de automóviles que deben caracterizarse como vehículos completos con arreglo a las medidas, y no hay en el texto de esa disposición nada que sugiera otra cosa.

7.77 Estimamos, por tanto, que el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 es una disposición que ofrece a los fabricantes de automóviles la opción de que sus importaciones de juegos de piezas CKD o SKD queden excluidas de los "procedimientos administrativos" establecidos por las medidas, por lo que podrán efectuar esas importaciones con arreglo a los procedimientos aduaneros ordinarios y pagar los derechos aplicables a los vehículos automóviles en el momento de la importación. Esto, no obstante, no afecta al hecho de que las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD están en principio sujetas a "la carga" establecida por las medidas al estar comprendidas en el ámbito de aplicación de los criterios sustantivos establecidos en el párrafo 1) del artículo 21 del

[241] Primera comunicación de China, párrafo 38 (sin cursivas en el original). China afirmó también que "los fabricantes *pueden*, por tanto, importar juegos de piezas CKD/SKD, pagar los derechos correspondientes a los vehículos automóviles adecuados en el momento de la importación, y evitar los procedimientos establecidos en el Decreto Nº 125" (Primera comunicación escrita de China, párrafo 195) (sin cursivas en el original).

[242] Primera comunicación de China, nota 136 al párrafo 195.

[243] Respuesta de China a la pregunta 193 del Grupo Especial.

Decreto Nº 125. Por consiguiente, debe entenderse que nuestra referencia en estos informes a "las medidas" incluye los juegos de piezas CKD y SKD.[244]

7.78 Entendemos, además, que la exención prevista en el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 para los juegos de piezas CKD y SKD se limita a los procedimientos administrativos establecidos en las medidas, y no afecta a los criterios sustantivos establecidos en el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125. En particular, la propia China sostiene que "los fabricantes pueden, por tanto, importar juegos de piezas CKD/SKD, pagar los derechos correspondientes a los vehículos automóviles adecuados en el momento de la importación, y evitar *los procedimientos* establecidos en el Decreto Nº 125. ...".[245] Tomamos nota de la declaración de China de que el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125 simplemente reitera que los juegos de piezas CKD y SKD siempre se clasifican como vehículos completos, y de que los vehículos que se montan en su totalidad con juegos de piezas CKD o SKD pueden importarse como vehículos completos, de conformidad con la RGI 2 a), y de que las medidas impugnadas no son aplicables. Sin embargo, no encontramos en el texto del Decreto Nº 125 justificación alguna para la afirmación de China de que el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125 simplemente existe para reiterar el supuesto principio general de que los juegos de piezas CKD y SKD siempre son clasificados como vehículos completos. Por consiguiente, a los efectos de la presente diferencia, estimaremos que si bien los importadores de juegos de piezas CKD o SKD pueden optar, de conformidad con el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125, por quedar exentos de "los procedimientos administrativos" establecidos en las medidas, su obligación de pagar la carga impuesta por las medidas a los juegos de piezas CKD y SKD es consecuencia de lo dispuesto en el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125.

7.79 A continuación describiremos brevemente una disposición de las medidas que prevé una exención para las partes de automóviles importadas que han sido objeto de elaboración sustancial en China.

ii) Partes de automóviles importadas que han sido objeto de elaboración sustancial en China - Artículo 24 del Decreto Nº 125

7.80 Con arreglo al artículo 24 del Decreto Nº 125 (y los artículos 16 a 18 del Aviso Nº 4), si los fabricantes de automóviles nacionales o los fabricantes de partes de automóviles nacionales efectúan una elaboración sustancial de partes de automóviles importadas o de partes de automóviles importadas sin acabar, las partes de automóviles así fabricadas se considerarán partes de automóviles nacionales.

7.81 La disposición excluye de su aplicación a los conjuntos y subconjuntos[246], lo que se entiende que significa que la excepción de la elaboración sustancial no se aplica a la elaboración de conjuntos o subconjuntos importados en sí mismos, sino únicamente a las partes importadas incorporadas para formar conjuntos y subconjuntos.[247]

---

[244] En la medida en que un importador ejercite la opción prevista en el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 e importe juegos de piezas CKD o SKD con arreglo a los procedimientos aduaneros ordinarios, las partes están de acuerdo, como constatamos en el párrafo 7.636, en que el tratamiento de las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas (es decir, la imposición de la carga a los juegos de piezas CKD y SKD) está sujeto a las disciplinas del artículo II, y no a las del artículo III del GATT de 1994.

[245] Primera comunicación escrita de China, párrafo 195 (sin cursivas en el original).

[246] Para un examen sobre los "conjuntos" y los " subconjuntos", véanse los párrafos 7.88 y 7.89 *infra*.

[247] Además, en respuesta a la pregunta del Grupo Especial de si los conjuntos y los subconjuntos no están excluidos de las "partes de automóviles importadas *sin acabar*" a que se hace referencia en el artículo 24 del Decreto Nº 125, China ha afirmado que están excluidos de las "partes de automóviles importadas sin acabar", y que los conjuntos y subconjuntos no son susceptibles de transformación sustancial, dado que ya

2. Productos en cuestión

a) Alcance de los productos en cuestión

7.82 El alcance de los productos en cuestión en un caso dado está determinado por las medidas comprendidas en el mandato de un grupo especial. Por tanto, en la presente diferencia los productos en cuestión son los sujetos a la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.[248]

7.83 El texto de las medidas no define ninguna categoría específica de partes de automóviles comprendida en su ámbito de aplicación. El artículo 1 del Decreto Nº 125 se refiere simplemente a las "partes de automóviles", y el artículo 21 del Decreto Nº 125, una disposición en la que se establecen los criterios sustantivos para determinar si determinadas importaciones de partes de automóviles deben caracterizarse como vehículos completos, hace referencia, entre otras cosas, a "conjuntos" y "juegos de piezas CKD y SKD".

7.84 Sobre la base de los argumentos formulados por las partes en sus comunicaciones escritas y sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, en términos generales las partes de automóviles sujetas a las medidas en litigio pueden clasificarse en los siguientes cuatro grupos de partidas del SA al nivel de 4 dígitos[249]:

1) vehículos completos de las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04[250];

2) la carrocería y el chasis equipado con su motor de las partidas arancelarias 87.06 y 87.07;

3) partes y accesorios de vehículos automóviles de la partida arancelaria 87.08; y

4) partes y accesorios de vehículos automóviles de capítulos distintos del capítulo 87, en particular de las partidas arancelarias 84.07, 84.08, 84.09, 84.83, 85.01, 85.03, 85.06, 85.11, 85.12 y 85.39.

7.85 El Grupo Especial observa a este respecto que los reclamantes aluden a "la carrocería" y "el chasis equipado con su motor" clasificados en las partidas arancelarias 87.06 y 87.07, respectivamente, como "productos intermedios", en el sentido de que son productos que constituyen

---

constituyen una porción acabada del vehículo automóvil y no serán objeto de más transformaciones antes de su montaje para formar el vehículo (respuesta de China a la pregunta 41 del Grupo Especial). Los reclamantes no han planteado ninguna cuestión relacionada con esta explicación de China.

[248] Los Estados Unidos y el Canadá sostienen también que los productos abarcados en este caso son todos los productos que están, o podrían estar, sujetos a las medidas en litigio (respuestas de los Estados Unidos y el Canadá a la pregunta 73 del Grupo Especial).

[249] Respuesta de las partes a la pregunta 73 del Grupo Especial.

[250] El artículo 3 del Decreto Nº 125 estipula lo siguiente:

> "Las referencias de estas normas a 'vehículos' significarán vehículos de las categorías M y N definidas en la *Clasificación de Vehículos y Remolques* (Norma Nacional de China GB/T 15089-2001).
> Se entenderá por 'vehículos de la categoría M' los vehículos de pasajeros con cuatro ejes como mínimo. Se entenderá por 'vehículos de la categoría N' los vehículos de carga con cuatro ejes como mínimo."

algo más que unidades básicas de partes o accesorios de automóviles comprendidos en partidas arancelarias como las enumeradas en los incisos 3) y 4) *supra*, pero que no son vehículos automóviles completos. Concretamente, un chasis equipado con su motor en la partida 87.06 está compuesto, entre otras cosas, por las partes individuales que constituyen el chasis y las partes que constituyen el motor.[251] De manera análoga, la carrocería, en la partida 87.07, está compuesta por cada una de las partes que la constituyen.

7.86 En conclusión, los productos en cuestión en el presente caso son todas las partes de automóviles importadas que podrían estar sujetas a las medidas, y que en términos generales están comprendidas en las cuatro categorías arriba enumeradas.

b) Denominación de los productos a que se hace referencia en las medidas en litigio

7.87 Aparte del alcance de los productos en cuestión, el Grupo Especial observa que en las medidas de China se hace referencia a la denominación de determinados productos. Examinaremos brevemente esas denominaciones.

7.88 Recordamos que el segundo criterio para la determinación de las "partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" con arreglo al artículo 21 del Decreto Nº 125 utiliza los términos "conjuntos o sistemas". A su vez, el artículo 4 del Decreto Nº 125 contiene la lista de los ocho conjuntos:

> "Las referencias de las presentes normas a 'conjunto o sistema' comprenderán los conjuntos correspondientes a la carrocería (incluida la cabina), el motor, la transmisión, el propulsor, el eje propulsado y el bastidor, y los sistemas de dirección y de frenos."

7.89 Según los reclamantes, el término "conjunto", un concepto fundamental en las medidas, corresponde aproximadamente a las partes más importantes de un vehículo.[252] China sostiene que en la industria del automóvil se acepta generalmente agrupar esas partes en "conjuntos", como en el caso de todas las partes constitutivas de "la transmisión".[253]

7.90 El párrafo 2) del artículo 22 del Decreto Nº 125 alude a "las partes fundamentales o subconjuntos" cuando estipula que "las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos: ... siempre que la cantidad de las partes fundamentales o subconjuntos [a los efectos de armar conjuntos o sistemas] alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2". A su vez, el anexo 1 del Decreto Nº 125 especifica las partes de automóviles que con arreglo a las medidas de China se consideran partes fundamentales y subconjuntos de cada conjunto o sistema. Por ejemplo, la carrocería de un vehículo -un tipo de conjunto- consistirá de partes fundamentales y subconjuntos como el panel lateral, la puerta, la cubierta del motor, la caja del techo o el maletero. Por tanto, entendemos que a los efectos de esta diferencia las denominaciones de productos "partes fundamentales" y "subconjuntos" aluden a determinadas unidades de partes de automóviles que constituyen "conjuntos", tal como se definen en las medidas.

---

[251] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 226 a 230. Véase también el párrafo 7.583 *infra*.

[252] Parte E.1 de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes.

[253] Respuesta de China a la pregunta 63 del Grupo Especial.

7.91 Además, la primera serie de partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos con arreglo al artículo 21 del Decreto Nº 125 es la de los juegos de piezas CKD y SKD.[254] Observamos, para empezar, que todas las partes están de acuerdo en que no hay una definición normalizada de lo que constituye un juego de piezas CKD o SKD, si bien por lo general convienen en que esas denominaciones de los productos aluden a "partes de automóviles que están total o parcialmente desmontadas y que se expiden juntas para su montaje y ulterior procesamiento para formar un vehículo entero [en un país importador]".[255] Examinaremos los juegos de piezas CKD y SKD con más detalle cuando abordemos las alegaciones y argumentos de las partes relativos a esos productos.[256]

3. La carga de la prueba

7.92 Como explicó el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, la norma general por lo que respecta a la carga de la prueba es que ésta recae sobre la parte, ya sea reclamante o demandada, que afirma una alegación o defensa en particular.[257] Habida cuenta de esa norma general, en un caso dado incumbe inicialmente al reclamante la carga de establecer una presunción *prima facie* de incompatibilidad de una medida con una disposición del Acuerdo de la OMC abarcado, antes de que la obligación de demostrar la compatibilidad de una disposición o de defenderla al amparo de una disposición excepcional (por ejemplo, el artículo XX del GATT de 1994) recaiga sobre la parte demandada.

7.93 En el presente caso, por tanto, recae sobre los reclamantes la obligación inicial de establecer una presunción *prima facie* de supuestas incompatibilidades de las medidas de China con, entre otras disposiciones, el artículo III del GATT de 1994 o, subsidiariamente, el artículo II del GATT de 1994. Seguidamente, China, como parte que presenta una defensa afirmativa de sus medidas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994, está inicialmente obligada a demostrar que sus medidas están justificadas al amparo de esa disposición.

7.94 En ese sentido, una presunción *prima facie* "es aquella que requiere, a falta de una refutación efectiva por parte del demandado, que el grupo especial, como cuestión de derecho, se pronuncie en favor del reclamante que efectúe la acreditación *prima facie*".[258] Para establecer una presunción *prima facie*, la parte que afirma una determinada alegación deberá presentar pruebas suficientes para fundar la presunción de que su reclamación es legítima, si bien las pruebas necesarias para establecer una presunción de que una alegación es legítima necesariamente variarán de caso a caso.[259]

---

[254] Como se observa en los párrafos 7.71 a 7.77 *supra*, el párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 es una disposición de carácter opcional que exime a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD de los procedimientos administrativos establecidos en las medidas.

[255] Parte C de la sección sobre antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes. China sostiene que un juego de piezas CKD consiste en todas o casi todas las partes y componentes necesarias para montar un vehículo completo, y que un juego de piezas SKD difiere de un juego de piezas CKD en la medida en que ha sido anteriormente montado (es decir, en contraste con un juego de piezas CKD, un juego de piezas SKD incluye partes y componentes significativos que ya han sido montados) (Primera comunicación escrita de China, párrafos 35 y 36). China sostiene asimismo que no hay entre los juegos de piezas CKD o SKD y los conjuntos a que se hace referencia en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125 ninguna relación específica, salvo que todos ellos consisten en partes de automóviles en distintas fases de montaje (respuesta de China a la pregunta 63 del Grupo Especial).

[256] Véase la sección VII.F de estos informes.

[257] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

[258] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 104.

[259] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

7.95 Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, iniciaremos nuestro análisis de las alegaciones de los reclamantes relativas a las medidas en el orden indicado en la siguiente sección.

4. Orden del análisis del Grupo Especial

7.96 Como se explica en los párrafos 3.1 a 3.10 de la parte expositiva de estos informes, los reclamantes en esta diferencia han presentado sus alegaciones relativas a las medidas en litigio al amparo del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC, el Acuerdo SMC y el Protocolo de Adhesión de China.

7.97 Observamos que las partes, con la excepción de las Comunidades Europeas, no han solicitado al Grupo Especial que examine esas alegaciones en algún orden concreto.

7.98 Las **Comunidades Europeas**, remitiéndose al informe del Órgano de Apelación en *CE - Banano III*, sostienen que el Acuerdo sobre las MIC, en cuanto que es "el acuerdo más específico por lo que respecta a la alegación presentada al Grupo Especial" debe examinarse en primer lugar[260], seguido de las alegaciones al amparo del artículo III del GATT de 1994. Los **Estados Unidos** y el **Canadá**, por otro lado, han presentado primero sus alegaciones al amparo del artículo III del GATT de 1994, y después sus alegaciones al amparo del Acuerdo sobre las MIC. Los Estados Unidos y el Canadá no han expresado una opinión concreta sobre el orden del análisis que ha de realizar el Grupo Especial con respecto a sus alegaciones al amparo del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC.[261]

7.99 El **Grupo Especial** observa que en *CE - Banano III* el Órgano de Apelación estableció un criterio a aplicar para decidir el orden del análisis del Grupo Especial cuando aparentemente dos o más disposiciones de distintos Acuerdos abarcados son *a priori* aplicables a la medida de que se trate. Según el Órgano de Apelación, la disposición del acuerdo que "se ocupa específicamente y de forma detallada" de las medidas en litigio debe analizarse en primer lugar.[262] Sin embargo, por lo que respecta al orden de análisis entre el GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC, como ha señalado otro Grupo Especial[263], la jurisprudencia de la OMC no es uniforme sobre la cuestión de cuál de esos dos Acuerdos es más específico.[264] Además, no creemos que en este caso la relación entre las

[260] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 76 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafos 202 a 204).

[261] Véanse las respectivas respuestas de los Estados Unidos y el Canadá a la pregunta 153 del Grupo Especial. Los Estados Unidos, por ejemplo, dicen que "consideran que el orden del análisis queda al arbitrio del Grupo Especial". *Ibid.*

[262] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 204.

[263] Véase el informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.156.

[264] En el asunto *Canadá - Automóviles*, el Grupo Especial analizó las medidas en litigio, incluida una exención del pago de derechos otorgada sobre la base de prescripciones de contenido nacional, primero en el marco del GATT de 1994, por considerar que: 1) no podía caracterizarse debidamente que el Acuerdo sobre las MIC era más específico que el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 en lo tocante a las alegaciones planteadas en aquel caso; 2) había *desacuerdo entre las partes* sobre si podía considerarse que las medidas objeto de examen eran "medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio", y sobre si estaban expresamente abarcadas por la lista ilustrativa. (Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafos 10.63 y 10.91.)

En el asunto *India - Automóviles*, el Grupo Especial sostuvo que por lo general, aunque hubiera algún principio orientador en el sentido de que podría ser adecuado examinar un acuerdo específico antes que un acuerdo más general, el Acuerdo sobre las MIC no debía caracterizarse inherentemente como más específico que las disposiciones pertinentes del GATT. En consecuencia, el Grupo Especial analizó las medidas en litigio, incluidas las prescripciones en materia de localización relacionadas con la importación de juegos de piezas CKD/SKD, primero en el marco del GATT de 1994. El Grupo Especial concluyó que al haberse

diversas disposiciones en las que los reclamantes fundamentan sus alegaciones nos obligue a adoptar una secuencia de análisis imperativa específica que, "si no se sigue, daría lugar a un error de derecho".[265]

7.100 A la luz de lo anteriormente expuesto, comenzaremos nuestro análisis por las alegaciones formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994 con respecto a las partes de automóviles importadas en general. Concretamente, analizaremos las alegaciones de los reclamantes en el orden siguiente:

- artículo III del GATT de 1994;
- Acuerdo sobre las MIC;
- artículo II del GATT de 1994; y
- Acuerdo SMC.

7.101 A continuación abordaremos las alegaciones de los reclamantes relativas al trato otorgado a los juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas, en el orden siguiente:

- artículo II del GATT de 1994; y
- párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.

B. ARTÍCULO III DEL GATT DE 1994

1. ¿Son las medidas compatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?

7.102 Los **reclamantes** sostienen que las medidas imponen una carga interior de manera incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. **China** rechaza esos argumentos y alega que la carga impuesta en virtud de las medidas es un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

7.103 La primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 dispone lo siguiente:

> "Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el de cualquier otra parte contratante no estarán sujetos, directa ni indirectamente, a impuestos

---

constatado que la "prescripción de promoción del contenido autóctono" infringía el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, no era necesario examinar por separado si también era incompatible con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. (Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafos 7.156, 7.157, 7.159 a 7.161 y 7.324, y nota 377.)

Tras observar que el Acuerdo sobre las MIC es un acuerdo que tiene entidad propia dentro del sistema de la OMC, el Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles* estimó que dicho Acuerdo era *más específico* que el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 en lo concerniente a las alegaciones relativas al programa de automóviles de Indonesia, con arreglo al cual se otorgaban beneficios arancelarios y fiscales supeditados a la satisfacción de determinadas prescripciones de contenido nacional. Tras constatar que las medidas eran incompatibles con el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial aplicó el principio de economía procesal con respecto a las alegaciones formuladas por los reclamantes al amparo del artículo III del GATT de 1994. Esta ha sido la única diferencia en la que un grupo especial ha examinado en primer lugar el Acuerdo sobre las MIC. (Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafos 14.61 a 14.63 y 14.93.)

[265] Véase el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 109.

> interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares."

7.104 En *Canadá - Publicaciones*, el Órgano de Apelación aclaró que el análisis de si una medida es incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 conlleva un doble criterio:

> "Para determinar si existe una infracción del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 es necesario responder a las dos preguntas siguientes: a) ¿son productos similares los productos nacionales e importados?; y b) ¿están los productos importados sujetos a un impuesto superior al aplicado a los productos nacionales? Si las respuestas a ambas preguntas son afirmativas existe una infracción de la primera frase del párrafo 2 del artículo III."[266]

7.105 Sin embargo, antes de que podamos proceder al análisis tal como se explica en el asunto *Canadá - Publicaciones* tendremos que determinar con carácter preliminar si la carga impuesta en virtud de las medidas está realmente comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Esto es así porque desde el principio las partes discuten si esa carga es una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, como sostienen los reclamantes, o un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, como afirma China.[267] Esto es, desde luego, una cuestión crucial, ya que una carga no puede ser al mismo tiempo un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 y un "impuesto interior u otra carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT.[268] Por tanto, como antes que nosotros han decidido

---

[266] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Publicaciones*, página 27.

[267] Observamos que las partes convienen en que lo que debemos determinar es si esa carga es un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la *primera frase* del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, no uno de "los demás derechos o cargas" en el sentido de la *segunda frase* de esa disposición. (Véanse, por ejemplo, la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 36 y nota 34; la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 23; la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 27; y las respuestas de China a las preguntas 79 y 88 del Grupo Especial.)

[268] No creemos que ninguna de las partes en esta diferencia tenga algún inconveniente en que comencemos nuestro análisis de la alegación formulada al amparo del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 con esta determinación de carácter preliminar, ya que China y los reclamantes convienen en que las "cargas objeto de esta diferencia son o bien cargas interiores (como sostienen los reclamantes) o derechos de aduana (como afirma China)" (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 88 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafo 13 y Segunda declaración oral, párrafo 9). Véase también la respuesta del Canadá a la pregunta 103 del Grupo Especial. China también toma nota de esa posición matizada de los reclamantes sobre el carácter binario de los artículos II y III del GATT de 1994 y alega que "el Canadá, como mínimo, parece aceptar que una medida o carga que está válidamente comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II no puede analizarse en el marco del artículo III" (respuesta de China a la pregunta 179 a) del Grupo Especial, y Segunda comunicación escrita, párrafo 123). No obstante, China estima que la "cuestión previa" que el Grupo Especial tiene ante sí guarda relación con la naturaleza de la *totalidad* de las medidas, aunque también afirma concretamente, sólo en relación con la *carga*, que "... un derecho de aduana conforme al artículo II no puede analizarse simultáneamente como una 'carga interior' conforme a las disciplinas del artículo III ..." (respuesta de China a la pregunta 203 del Grupo Especial). Recordamos asimismo que los reclamantes han formulado, respectivamente, alegaciones subsidiarias, entre otras cosas al amparo de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994, en el caso de que el Grupo Especial constatara que la *carga* impuesta en virtud de las medidas es una carga en frontera (véanse la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 210 a 213; la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 117; y la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 132). Consideramos que el especial hincapié que los reclamantes hacen en la *carga* en sus alegaciones subsidiarias al amparo de los apartados a)

igualmente otros grupos especiales[269], primero debemos decidir cuál de esas dos disposiciones es aplicable a la carga impuesta en virtud de las medidas.[270]

7.106 Por consiguiente, iniciaremos nuestro análisis preliminar recordando la manera en que la carga se impone con arreglo a las medidas.[271]

a) La carga impuesta en virtud de las medidas

7.107 El **Grupo Especial** recuerda que China, como se indica *supra* en el párrafo 7.24, impone en virtud de las medidas una carga equivalente a la cuantía del tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles (es decir, en promedio un 25 por ciento) a las partes de automóviles que son importadas

---

y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 refuerza nuestra opinión de que aceptan que la cuestión de si la *carga* impuesta en virtud de las medidas está englobada en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II o en el del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 es, ciertamente, una cuestión binaria.

[269] Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.4. Véase también el informe del Grupo Especial del GATT, *Grecia - Impuestos sobre la importación*, donde se indica que "... la principal cuestión que había que determinar no era si el impuesto griego era o no un impuesto o carga interior sobre productos importados en el sentido del párrafo 2 del artículo III. Si la constatación a ese respecto fuera afirmativa, el Grupo Especial consideró que estaría sujeta a las disposiciones del artículo III ..." (párrafo 5). En el informe no adoptado del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Monedas de oro*, las propias partes convinieron en incluir en el mandato del Grupo Especial "la inteligencia de que en el curso de su labor el Grupo Especial escuchará argumentos en cuanto a si la medida aplicada por la provincia de Ontario a las monedas de oro en relación con el impuesto sobre las ventas al por menor ... está o no en conformidad con las disposiciones de los artículos III [o] II del Acuerdo General antes de pasar a escuchar otros argumentos en relación con los demás aspectos señalados en el mandato" (párrafo 49; del contexto de esa frase deducimos que el Grupo Especial quiso decir "o" en lugar de "y"). Véase también el informe del Grupo Especial, *Argentina - Pieles y cueros*, párrafo 11.139. Por lo que respecta a nuestra cita *supra* del informe no adoptado del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Monedas de oro*, recordamos que en *Argentina - Textiles y prendas de vestir* el Órgano de Apelación afirmó que si bien "los informes no adoptados de grupos especiales carecían de valor normativo en el sistema del GATT o la OMC ... un grupo especial podría encontrar útiles orientaciones en el razonamiento seguido [en esos informes] ... que a su juicio fuera pertinente" (párrafo 43).

[270] Al hacerlo estaríamos cumpliendo la función que nos encomienda el artículo 11 del ESD de determinar la aplicabilidad de las disposiciones citadas por los reclamantes a las medidas impugnadas. Creemos, además, que en el presente caso responder a esa cuestión de carácter preliminar no nos obliga a formular definiciones positivas de lo que constituyen una "carga interior" y un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido, respectivamente, del párrafo 2 del artículo III y el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ya que bastará con que examinemos los elementos que diferencian esos dos tipos de cargas. Seguidamente aplicaremos esos elementos a los aspectos concretos de la carga impuesta por las medidas para determinar en el marco de qué disposición debe analizarse. Creemos asimismo que ese análisis preliminar es sin perjuicio de nuestro análisis separado, *infra*, de si determinados aspectos de las medidas están comprendidos en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. Estimamos, no obstante, que nuestra constatación, en este momento, de si la carga lo es en el sentido del párrafo 2 del artículo III o en el del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 puede tener efectos en ese otro análisis preliminar. Por último, como las partes no discuten que la carga impuesta en virtud de las medidas *no* está englobada en la expresión "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta", en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, consideramos que la finalidad de nuestro análisis en esta sección no es diferenciar los "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 de "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase" en el sentido de la segunda frase de esa disposición. Como se analiza con más detalle *infra*, la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 sólo es pertinente para el presente asunto en la medida en que aporta apoyo contextual para la interpretación de las palabras "al ser importados" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

[271] Véase también la sección VII.A.1 b) i) *supra*.

por fabricantes de automóviles y utilizadas en la producción/montaje de vehículos automóviles, si esas partes de automóviles importadas son caracterizadas como vehículos completos sobre la base de los umbrales establecidos en las medidas. Como hemos explicado *supra* en la sección VII.A.1 b) ii), con arreglo a las medidas la determinación definitiva de si determinadas partes de automóviles deben caracterizarse como vehículos completos y quedar, por tanto, sujetas a la carga tiene lugar una vez que las partes de automóviles, importadas en una sola o en múltiples expediciones, se montan para formar vehículos completos en China.

7.108 Recordamos también que el artículo 29 del Decreto Nº 125[272] dispone que las partes de automóviles importadas por un tercero proveedor y posteriormente compradas por un fabricante de automóviles para su montaje en la fabricación de vehículos automóviles en China también se computarán para determinar si se han alcanzado los umbrales establecidos en las medidas. China ha explicado que las partes de automóviles importadas que un fabricante de automóviles compra a un tercero proveedor en China habrán completado las formalidades aduaneras necesarias y no estarán ya sujetas a control aduanero. Explica también que las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito no son aplicables a las partes de automóviles importadas por un tercero proveedor. De conformidad con el artículo 29 del Decreto Nº 125, los fabricantes de automóviles están obligados a pagar, con respecto a las partes de automóviles importadas compradas a un tercero proveedor, la diferencia entre una carga equivalente a la cuantía de los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y la cuantía de los derechos aplicables a las partes de automóviles que ya habría sido pagada por un tercero proveedor en el momento de la importación.[273]

7.109 Dado que China sostiene que la imposición de la carga a las partes de automóviles importadas compradas a un tercero proveedor opera en el marco de las medidas de manera distinta que la carga impuesta a las partes de automóviles importadas por los fabricantes de automóviles, estudiaremos en primer lugar si, a efectos del análisis de la alegación formulada por los reclamantes en el marco del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, debemos examinar la carga impuesta de conformidad con el artículo 29 del Decreto Nº 125 por separado de la carga impuesta en general con arreglo a las medidas.

i) Argumentos de las partes

7.110 Los **reclamantes** aducen que la carga impuesta en virtud del artículo 29 del Decreto Nº 125 no puede separarse de la impuesta en virtud de las demás disposiciones de dicho Decreto.

7.111 Las **Comunidades Europeas** sostienen que el artículo 29 es una disposición de carácter general que se aplica a los fabricantes de automóviles que compran partes de automóviles a proveedores. El artículo 29 emplea la redacción general de las medidas en relación con "vehículos considerados enteros" y está directamente ligado a la lógica global de las medidas, según la cual la clasificación de las partes importadas depende de su utilización en el ámbito interior en China.[274] Además, el hecho de que los derechos de aduana y el 15 por ciento de cargas interiores sean pagaderos por la *misma* persona cuando el importador es el fabricante de automóviles, por lo que

[272] El texto del artículo 29 del Decreto Nº 125 se cita parcialmente *supra* en el párrafo 7.37.
[273] Véanse las respuestas de China a las preguntas 20, 20 b), 31, 65, 83, 92 y 101 del Grupo Especial.
[274] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 101 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafo 54; Segunda declaración oral, párrafo 21.

pueden encubrirse bajo una carga global del 25 por ciento, no puede afectar a la evaluación jurídica en el marco de los artículos II y III del GATT de 1994.[275]

7.112 Los **Estados Unidos** aducen que el número o el valor de las partes importadas por terceros pueden determinar si se imponen cargas a todas las partes importadas utilizadas en un vehículo producido en el país. Con arreglo al Decreto Nº 125, si el número o el valor de las partes importadas incorporadas a un vehículo específico superan los umbrales designados, se establecerá respecto de todas las partes importadas incorporadas a ese vehículo una carga del 25 por ciento. El artículo 29 del Decreto Nº 125 permite a un fabricante *deducir* de esa carga el valor de cualesquiera derechos de aduana que otro proveedor haya pagado por una de las partes montadas para formar el vehículo. Por consiguiente, no hay una "carga separada", sino únicamente una deducción admisible si se aportan pruebas suficientes de que el tercero proveedor ha efectuado el pago en la frontera. De manera análoga, todas las partes importadas, con independencia de su origen, se cuentan juntas para determinar si se han alcanzado los umbrales establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125. En consecuencia, por lo que respecta al análisis de China, en realidad no hay nada que diferencie la carga impuesta a las partes importadas por terceros y a las partes importadas por el fabricante. Si, como aparentemente reconoce China, la carga impuesta a las partes importadas por terceros es una carga interior, también tendrá que serlo la impuesta a las partes importadas por el fabricante.[276]

7.113 El **Canadá** aduce que todas las partes importadas (con independencia de quién sea el importador) se cuentan colectivamente a efectos de los umbrales establecidos en las medidas. Por consiguiente, éstas ni siquiera se aplican a las partes importadas de conformidad con la intención expresa de lograr la observancia de la Lista de China. Esto demuestra cuan arbitrarias y discriminatorias son realmente las medidas, ya que los umbrales de volumen y de valor, que en sí mismos representan claramente prescripciones de contenido nacional, se aplican a productos que incluso China reconoce deberían ser objeto de trato nacional.[277]

7.114 **China** sostiene, por un lado, que el artículo 29 del Decreto Nº 125 es "conceptualmente distinto" en relación con el artículo II, porque en la mayoría de los casos el importador original de esas partes y componentes importados por terceros ya ha completado las formalidades aduaneras concernientes a esas importaciones, y las mercancías ya no están sujetas a control aduanero. Por otro lado, China sostiene que las cargas recaudadas de conformidad con el artículo 29 son, pese a ello, derechos de aduana propiamente dichos, en el sentido del artículo II del GATT de 1994, porque guardan una relación objetiva con la clasificación adecuada de las partes y componentes importados como parte de un grupo de partes y componentes importados que, en su totalidad, presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Por consiguiente, el artículo 29 da lugar a la aplicación del derecho correspondiente a los vehículos automóviles a las partes de automóviles importadas, con independencia de quién las haya importado.[278]

ii) Examen del Grupo Especial

7.115 El **Grupo Especial** considera que el artículo 29 no regula una carga que es distinta de la impuesta en general en virtud de las medidas: los fabricantes de automóviles utilizan las partes de

[275] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 185 d) del Grupo Especial.

[276] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 185 e) y 198 del Grupo Especial; observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 185 c) del Grupo Especial; Primera declaración oral, párrafo 28.

[277] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 4 y 5; respuestas a las preguntas 101, 185 e) y 198 del Grupo Especial.

[278] Respuestas de China a las preguntas 83, 92 y 101 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafo 186.

automóviles importadas por un tercero proveedor de la misma manera que las partes de automóviles que ellos mismos importan directamente para montar vehículos automóviles; y las partes de automóviles importadas ya sea por fabricantes de vehículos o por terceros proveedores están sujetas a los mismos umbrales establecidos en las medidas.[279] A juicio del Grupo Especial, los elementos citados por China, al igual que los descritos *supra* en el párrafo 7.108, en un esfuerzo por aducir que la carga impuesta a las partes de automóviles en el contexto del artículo 29 es conceptualmente distinta de la carga en general[280], no cambian nuestra conclusión de que sólo hay una carga, que en definitiva es activada por la aplicación de los umbrales después del montaje de las partes importadas para formar vehículos completos en China. Por esas razones, no creemos que la carga impuesta en virtud del artículo 29 del Decreto Nº 125 deba analizarse por separado de la carga impuesta en general en virtud de las medidas. De hecho, son la misma carga.

b) ¿Es la carga una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?

i) Recapitulación de los argumentos de las partes

7.116 Las **Comunidades Europeas** aducen que las cargas son interiores, y están, por tanto, sujetas a lo dispuesto en el artículo III del GATT de 1994, porque la aplicación de las medidas sólo es activada por el proceso efectivo de fabricación que tiene lugar dentro de China y en el que se utilizan partes de automóviles importadas en la producción de vehículos para su venta interior en China (artículo 7 del Decreto Nº 125). Las cargas impuestas por China no se recaudan en el momento o el lugar de la importación, sino en el plano interno, después del montaje y la fabricación, como confirma el texto del artículo 28 del Decreto Nº 125. Más concretamente, las Comunidades Europeas sostienen que las cargas establecidas por las medidas de China no se imponen en función de la manera en que las partes de automóviles se presentan *al ser importadas*, sino en función de la manera en que se utilizan *después de* la importación, y, especialmente, de si posteriormente son montadas y utilizadas en China para fabricar vehículos con un nivel insuficiente de contenido nacional. La *razón* o el *hecho* que activa las cargas con arreglo a las medidas no es la importación de las partes en China, sino el montaje, el ajuste, el equipamiento y la fabricación de esas partes para formar un vehículo completo después de la importación.[281]

7.117 Los **Estados Unidos** también aducen que las medidas de China se aplican *después de* la importación del producto, porque no puede considerarse que imponen un derecho de aduana propiamente dicho. En consecuencia, las cargas establecidas por China no se imponen en el momento o como condición de la entrada de las partes en China, sino que son cargas interiores cuya aplicación depende de los detalles de las operaciones de fabricación realizadas en China. Son, por tanto, cargas interiores. A juicio de los Estados Unidos, confirman el carácter interno de las medidas, entre otras

[279] No vemos, por ejemplo, nada en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 (donde se establecen los umbrales para determinar, respectivamente, si las partes de automóviles deben "caracterizarse como vehículos completos" y "conjuntos que se consideran importados") que diferencie las partes importadas con arreglo al artículo 29 de las importadas en general con arreglo a las medidas. En los párrafos 7.32 y 7.33 figura una descripción de esas dos disposiciones del Decreto Nº 125. Véase también el párrafo 7.37.

[280] Como la propia China explica, el 10 por ciento que un tercero proveedor paga en la frontera cuando importa partes de automóviles simplemente se "deduce" de la carga finalmente pagadera que deberá en definitiva hacer efectiva el fabricante después de que esas partes, junto con otras partes, nacionales y/o importadas, se montan/producen para formar vehículos enteros en China. Véanse las respuestas de China a las preguntas 31 y 65 del Grupo Especial.

[281] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 139; Primera declaración oral, párrafos 25 y 26; Segunda comunicación escrita, párrafo 51; Segunda declaración oral, párrafo 18; respuestas a las preguntas 90, 90 b) y 181 del Grupo Especial.

cosas, los siguientes factores: en primer lugar, la determinación de si las partes importadas constituyen "características de un automóvil completo" tiene lugar en el momento en que las partes se utilizan en el proceso de montaje, y no en el momento en que las partes entran en el territorio al que se refiere la Lista de China (artículo 5 del Decreto Nº 125)[282]; en segundo lugar, con arreglo a las medidas todas las partes de un vehículo completado se combinan para determinar si la carga del 25 por ciento es aplicable, con independencia del lugar donde esas partes tienen su origen, de cuándo o de dónde entraron en el territorio de China, o de quién las importó; en tercer lugar, si una parte ha sido importada por un proveedor, e incluso si el proveedor ya ha pagado derechos y gravámenes aduaneros, la parte, al hacerse la determinación, se agrupa con partes importadas por el propio fabricante (por lo cual partes importadas idénticas *incluidas en la misma expedición* pueden estar sujetas a distintas cargas en función de su uso interno); en cuarto lugar, la carga del 25 por ciento no se impone al importador, sino al fabricante, con independencia de que el fabricante sea o no el importador de la parte en cuestión; en quinto lugar, las autoridades chinas efectúan la verificación oficial en la sede del fabricante, no en la frontera (artículo 7 del Decreto Nº 125). Por último, también es pertinente el hecho de que las determinaciones con arreglo a las medidas no sean competencia de la Aduana de China, con arreglo a los procedimientos aduaneros normales, sino de un órgano administrativo especial, de conformidad con medidas elaboradas por organismos con funciones de política industrial.[283]

7.118 El **Canadá** sostiene que las medidas imponen cargas y prescripciones administrativas a las partes de automóviles importadas sobre la base no de la condición del producto tal como se presenta en la frontera, sino del uso de esas partes importadas en la fabricación del vehículo que tiene lugar después de la importación. En otras palabras, la obligación de pago aplicable a los productos importados con arreglo a las medidas sólo nace después de que el producto conexo definitivo, el automóvil completo, sale de la línea de montaje. Como consecuencia de ello, el Canadá no ve en las medidas nada que sugiera una relación con la administración y la exigencia del cumplimiento de obligaciones aduaneras válidas. Los fabricantes de partes de automóviles que utilizan partes importadas pagan en la frontera el tipo arancelario consolidado para las partes (generalmente del 10 por ciento). Si esas partes de automóviles importadas se utilizan después en la fabricación de un vehículo en el que el contenido importado supera los umbrales de valor o cantidad establecidos por las medidas, se establecerá una carga interior adicional (por lo general un 15 por ciento más) sobre el valor de las partes de automóviles importadas. Si el fabricante de vehículos puede demostrar que el fabricante de partes de automóviles, el importador original, ya ha pagado el arancel, el fabricante de vehículos recibirá un crédito del 10 por ciento, de manera que en realidad pagará una carga interior del 15 por ciento. Si el fabricante de vehículos no puede demostrar tal cosa a satisfacción de la

[282] A ese respecto los Estados Unidos hacen hincapié en que incluso si un fabricante pudiera identificar que determinadas partes de automóviles van a utilizarse en un *modelo* de vehículo específico, dado el proceso de montaje en línea, el fabricante no sabría el *vehículo* concreto en cuya fabricación va a incorporarse una parte en concreto. Además, dentro de una expedición de partes a granel no es posible identificar con antelación qué partes se utilizarán realmente en la producción, en lugar de descartarse por defectuosas, dañarse en la elaboración, o mantenerse en las existencias para su eventual utilización como piezas de repuesto. Por consiguiente, no hay -y no puede haber- un vehículo específico identificado con un grupo de partes específicas hasta que ese vehículo ha sido efectivamente montado dentro de China. Los Estados Unidos recuerdan que China afirma que puede identificar partes de un *modelo* específico en la frontera, pero no afirma que puede identificar *partes* de un *vehículo* específico. Como consecuencia de ello, concluyen los Estados Unidos, las medidas no se aplican hasta que, una vez montado el vehículo, se procede a establecer definitivamente las cargas (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 176 del Grupo Especial).

[283] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 76 a 80; Primera declaración oral, párrafos 23 a 26; Segunda declaración oral, párrafos 14, 16 y 17; Segunda comunicación escrita, párrafo 22 y nota 13 al párrafo 22; respuestas a las preguntas 87, 90 y 186 del Grupo Especial; observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 134 del Grupo Especial.

Aduana, quedará sujeto al pago de una carga interior del 25 por ciento. Esto demuestra que las medidas sólo se aplican a las partes de automóviles cuando ya están en libre circulación en el mercado interior del automóvil de China, y que se basan totalmente en la utilización de esas partes después de la importación.[284]

7.119 En suma, el meollo de los argumentos de los **reclamantes**[285] por lo que respecta a esta cuestión es que la carga impuesta a las partes de automóviles importadas resultante de las medidas es una carga interior sujeta a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, porque es activada por la utilización efectiva de esas partes en el montaje de vehículos completos que tiene lugar dentro de China después de la importación. Los reclamantes aducen que si la carga fuera realmente un "derecho de aduana propiamente dicho", sólo se establecería sobre la base del *estado* o la *condición* de esas mercancías en el momento de su presentación en la frontera "al ser importadas" en China[286], como requiere una interpretación adecuada de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y no en función de su utilización dentro de China para montar vehículos completos. En opinión de los reclamantes, un "derecho de aduana propiamente dicho", aunque se recaude después del momento o el lugar de la importación, debe establecerse teniendo únicamente en cuenta el estado del producto en el momento de la importación. La finalidad política declarada de las medidas, la descripción y caracterización de la carga con arreglo a las medidas, así como el hecho de que la carga sea recaudada por la autoridad aduanera, son todos factores irrelevantes para determinar si la carga es un "derecho de aduana propiamente dicho".

7.120 **China**, no obstante, presenta varios argumentos en apoyo de su defensa de que las medidas impugnadas imponen derechos de aduana propiamente dichos en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. En primer lugar, porque las cargas se imponen *condicionadas a la entrada* de mercancías en China. Además, porque esas cargas se imponen "al ser importadas" las mercancías, en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, porque *están relacionadas con una obligación de pago que nace en el momento de la importación, o velan por el cumplimiento de esa obligación*.[287] Por otro lado, esas cargas también son derechos de aduana propiamente dichos porque se trata de cargas que China está *autorizada* a imponer *por razón de* o *como condición de*, la importación del producto, con independencia del momento y el lugar exactos en que se imponen o se recaudan.[288] Por último, China explica que un factor importante para la caracterización de las cargas como derechos de aduana propiamente dichos es el hecho de que se imponen en virtud de medidas que aplican y hacen cumplir la Lista de concesiones de China haciendo efectivas las disposiciones de dicha Lista relacionadas con los "vehículos automóviles". Lo hacen

[284] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 84 y nota 114 a dicho párrafo; respuesta a la pregunta 90 a) del Grupo Especial.

[285] La Argentina, Australia, el Japón y México, que participaron en el procedimiento del Grupo Especial en calidad de terceros y presentaron comunicaciones escritas, apoyan la opinión de los reclamantes sobre esta cuestión (véanse la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafos 8 a 17; la declaración oral de la Argentina, párrafos 2 a 7; la declaración oral de Australia, párrafos 4 a 16; la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 4 a 22; la declaración oral del Japón, párrafos 2 a 11; y la comunicación presentada por México en calidad de tercero, párrafos 4 a 6). El Brasil no expresó ninguna opinión sobre la caracterización adecuada de las medidas en litigio, pero puso de relieve consideraciones cruciales concernientes a las diferencias entre los artículos II y III del GATT de 1994 (véase la declaración oral del Brasil, párrafos 2 a 9).

[286] O sobre la base de una "instantánea", como la llama el Canadá, de esas mercancías (véase la respuesta del Canadá a la pregunta 90 b) del Grupo Especial); o sobre la base de las mercancías "tal como entran" (véase la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 22).

[287] Primera comunicación escrita de China, párrafo 67; Segunda comunicación escrita, párrafo 112.

[288] Primera comunicación escrita de China, párrafo 7; Segunda comunicación escrita, párrafo 115; respuestas a las preguntas 87 y 109 del Grupo Especial.

definiendo las circunstancias en las que China clasificará las partes y conjuntos de automóviles importados como partes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo con arreglo a esas disposiciones arancelarias.[289] Esto tiene lugar con independencia de la manera en que los importadores opten por estructurar esas importaciones de partes de automóviles, ya sea en una sola expedición o en múltiples expediciones. Por consiguiente, lo que activa la imposición de la carga es la importación de partes de modelos de vehículos registrados, es decir, los que contienen partes importadas que, una vez montadas, presentan las características esenciales de un vehículo completo, y no su utilización interna.

7.121 A la luz de los argumentos de las partes sobre si la carga está comprendida en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 o de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994[290], el **Grupo Especial** considera que tiene que examinar esas dos disposiciones de conformidad con las normas usuales de interpretación de los tratados consagradas en la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* ("*Convención de Viena*").[291] Al hacerlo nos atendremos también al criterio interpretativo adoptado por el Grupo Especial en el asunto *India - Automóviles*:

> "El Grupo Especial considera esencial abordar esta tarea exclusivamente mediante una aplicación de las normas usuales de interpretación del derecho internacional público, como requiere el párrafo 2 del artículo 3 del ESD. Esto debe hacerse sin presuposición alguna sobre algún equilibrio preordenado o sistémico entre los dos artículos. Las normas usuales ofrecen mecanismos suficientes para llegar a un resultado que despeje adecuadamente estas dudas, ya que requieren el examen del sentido corriente en su contexto y a la luz del objeto y fin del tratado. A ese respecto, el contexto incluye una interpretación de cada artículo en relación con otras disposiciones que puedan ser pertinentes, así como un análisis, cuando proceda, de cualquier diferencia terminológica. Se aplicaría asimismo el principio de efectividad, para evitar que alguna disposición quede reducida a la inutilidad.
>
> Aunque tal vez sea útil examinar otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC como parte del contexto que informa el sentido de una disposición dada, no debe presuponerse que el alcance de esa disposición varía en función de la mera presencia de otras disposiciones que pueden guardar alguna relación con la situación: los límites de una disposición deben fluir de sus términos, leídos en contexto junto con las demás disposiciones del acuerdo. El Grupo Especial es asimismo consciente de que distintos aspectos de una medida específica pueden estar debidamente

[289] Primera comunicación escrita de China, párrafo 43; Primera declaración oral, párrafo 28.

[290] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 36 y nota 34; Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 23; Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 27; y respuestas de China a las preguntas 79 y 88 del Grupo Especial.

[291] Véase el párrafo 2 del artículo 3 del ESD. Esas normas requieren una interpretación de buena fe de conformidad con el sentido corriente de los términos en su contexto y a la luz del objeto y fin del acuerdo (artículo 31 de la *Convención de Viena*). De conformidad con el artículo 32 de la *Convención de Viena* puede recurrirse a medios de interpretación complementarios. Véanse, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, páginas 19 y 20; el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 13; y el informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafos 45 y 46.

comprendidos en el ámbito de aplicación de distintas disposiciones de los Acuerdos de la OMC."[292]

ii) "Impuestos interiores u otras cargas interiores" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994

Argumentos de las partes

7.122 Las **Comunidades Europeas** aducen que las cargas interiores, en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, no se imponen a "productos al ser importados en el territorio", sino a productos que ya han sido "importados en el territorio".[293]

7.123 Los **Estados Unidos** sostienen que un examen del texto del párrafo 2 del artículo III pone de manifiesto una relación entre productos que han sido "importados en el territorio" de un Miembro e "impuestos interiores u otras cargas interiores". Por tanto, en contraste con los derechos de aduana propiamente dichos, en el sentido del artículo II, que se basan en el producto en el momento de la importación, una carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III puede estar relacionada con el producto tal como éste existe después de su importación en el territorio de un Miembro.[294] Los Estados Unidos sostienen que la aplicabilidad (o no aplicabilidad) del párrafo 2 del artículo III se sigue de la utilización en esa disposición de las palabras "cargas interiores", y no de alguna idea (como sostiene China) de que el artículo II "permite" una infracción del artículo III.[295] Por esa razón, China se equivoca cuando afirma que los derechos de aduana siempre constituirían "una infracción de los principios de no discriminación establecidos en el artículo III". El mismo tipo de discriminación no es aplicable a los derechos de aduana normalmente impuestos por los Miembros de la OMC. Es decir, el nivel de las cargas impuestas a *otros productos importados* no depende de la manera en que una parte importada se utiliza dentro del territorio del Miembro.[296]

7.124 El **Canadá** añade que el Órgano de Apelación y el *acervo* del GATT ya han aclarado sobradamente que el artículo III existe para impedir la discriminación contra los productos importados protegiendo las expectativas de una relación de competencia igual entre los productos importados y los nacionales. La protección proporcionada por el artículo III no es sólo operativa con respecto a los productos que ya están en el mercado interior, sino también con respecto al establecimiento del punto exacto a partir del cual ha de otorgarse el trato nacional. Ese punto *tiene* que ser cuando un producto se presenta físicamente en la frontera. De lo contrario, ¿cómo podría alcanzarse el objetivo del artículo III cuando el alcance mismo de las concesiones arancelarias es incierto y la frontera misma puede establecerse allí donde un Miembro lo considere oportuno con el fin de negar el trato nacional?[297]

7.125 **China** sostiene que tanto si la cuestión se examina desde el punto de vista del artículo II ("al ser importados"), como del punto de vista del artículo III ("importados"), es evidente que la delimitación entre el artículo II y el artículo III requiere cierta comprensión de lo que significa que los productos han completado el *proceso de importación*. La terminación de ese proceso es la que marca el punto de inflexión entre discriminación admisible al amparo del artículo II y discriminación

[292] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafos 7.222 y 7.223. Los reclamantes se mostraron de acuerdo con ese criterio en sus respectivas respuestas a la pregunta 203 del Grupo Especial.
[293] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 38.
[294] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 186 del Grupo Especial.
[295] Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 9.
[296] *Ibid.*, párrafo 12.
[297] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 13.

inadmisible con arreglo al artículo III. A juicio de China, las importaciones han "abonado los derechos de aduana correspondientes" cuando se han completado *todas* las formalidades aduaneras y las mercancías se encuentran en libre práctica en el territorio aduanero. China considera, en particular, que las importaciones han sido "despachadas en aduana" cuando las autoridades aduaneras nacionales han completado los procesos administrativos necesarios para la imposición y establecimiento de las cargas en frontera específicas que un Miembro está *autorizado* a imponer con respecto a las importaciones de que se trate, y las importaciones ya no están sujetas a control aduanero. Un Miembro no puede imponer ninguna carga relacionada con el proceso de despacho en aduana, y evadir de ese modo las disciplinas en materia de no discriminación establecidas en el artículo III. Antes bien, deberá ser una carga de una clase que el Miembro está autorizado a imponer con arreglo a su Lista de concesiones o de conformidad con otras disposiciones de la OMC.[298]

Examen del Grupo Especial

7.126 La primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 estipula lo siguiente:

> "Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el de cualquier otra parte contratante no estarán sujetos, directa ni indirectamente, a impuestos interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares."

7.127 Ni el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 ni ningún otro Acuerdo de la OMC abarcado contiene una definición de las palabras "impuestos interiores o cargas interiores". El *Dictionary of Trade Policy Terms* define los "impuestos interiores" como sigue:

> "Government charges *applied to sale* of goods and services *inside a customs territory*. Article III of the GATT requires that such charges are levied at the same rate for domestic products as for imported products. In other words, *national treatment* is a fundamental obligation in this regard. ..." ("Cargas gubernamentales *aplicadas a la venta* de mercancías y servicios *dentro de un territorio aduanero*. El artículo III del GATT requiere que esas cargas se perciban a la misma tasa para los productos nacionales que para los importados. En otras palabras, el *trato nacional* es una obligación fundamental a ese respecto. ...")[299]

7.128 Esta definición de los "impuestos interiores" pone de manifiesto que el término "interior" parece indicar que el elemento que activa la obligación de pagar la carga -por ejemplo, la venta de la mercancía- tiene lugar dentro del territorio aduanero.

7.129 Esto parece estar también en consonancia con el texto de la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, que alude a "los productos del territorio de toda parte contratante *importados en el de* cualquier otra parte contratante".[300] En otras palabras, los productos que ya han sido *importados* en el territorio aduanero de un Miembro no deben estar sujetos a impuestos interiores y otras cargas interiores superiores a los aplicados a los productos nacionales similares.

[298] Respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial.
[299] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, cuarta edición, 2003, página 184 (sin cursivas en el original).
[300] Sin cursivas en el original. El párrafo 1 del artículo III también alude a los productos *importados*.

Por consiguiente, la imposición de una carga interior no es activada por el acto de *importar* un producto en el territorio de cualquier otra parte contratante.[301]

7.130 Encontramos también valiosa orientación en la jurisprudencia del GATT sobre la cuestión de si una carga está sujeta a las disciplinas del artículo II o el artículo III del GATT de 1994. Por ejemplo, en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares* el Grupo Especial del GATT consideró que como el gravamen "sólo se aplicaba a productos comprados por organismos públicos para su propio uso y no a las importaciones como tales y que la percepción tenía lugar no en el momento de la importación, sino cuando el organismo público interesado abonaba el precio de compra", había razones suficientes para caracterizar ese gravamen como una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III.[302] En el asunto *Canadá - Monedas de oro*, un informe no adoptado de un Grupo Especial del GATT, el Grupo Especial, al abordar la cuestión de si una medida de la provincia de Ontario relativa al impuesto sobre las ventas de monedas de oro estaba comprendida en el ámbito de aplicación del artículo III o el artículo II del GATT, observó, basándose en lo señalado en el asunto *Bélgica - Subsidios familiares*, que el impuesto se percibía en el momento de la venta al por menor de los productos en la provincia, no en el momento de la importación en el territorio canadiense, por lo que afectaba a la venta al por menor de monedas de oro en el mercado interior y no a la importación de *Krugerrands* en sí misma. En consecuencia, el Grupo Especial estimó que el impuesto era un "impuesto interior" sujeto a lo dispuesto en el artículo III, y no una "carga a la importación" incluida en el ámbito del artículo II.[303]

7.131 Además, en el asunto *Argentina - Pieles y cueros* el Grupo Especial constató que el pago anticipado del impuesto sobre el valor añadido (IVA) establecido por la medida impugnada era una medida interior sujeta a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III, porque la medida se aplicaba "a transacciones de importación definitivas, pero sólo si los productos importados se revenden posteriormente en el mercado interno de la Argentina".[304] En otras palabras, la medida preveía el pago anticipado del IVA imponible a una transacción *interna*. Además, el Grupo Especial, apoyándose en la Nota al artículo III del GATT de 1994, afirmó que el hecho de que la carga se "percib[iera] en el momento y en lugar de la importación" no impedía que reuniera las condiciones de una "medida fiscal interior".[305]

7.132 En consonancia con lo señalado por esos grupos especiales del GATT y de la OMC, estimamos asimismo que un elemento importante que indicaría que una carga constituye un "impuesto interior u otra carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 es si la obligación de pagar esa carga nace debido a un factor *interior* (por ejemplo, porque el producto ha sido *revendido* en el plano interno o porque el producto ha sido *usado* en el plano interno), en el sentido de que ese "factor interior" se manifiesta *después de la importación* del producto de un Miembro en el territorio de otro Miembro.

7.133 Encontramos apoyo contextual para esa interpretación en la Nota al artículo III del GATT de 1994, en la que se aclara que todo impuesto interior u otra carga interior que se aplique a un

---

[301] Evidentemente, la importación es un requisito previo esencial para que un producto se convierta en un "producto importado" y en consecuencia deba ser objeto de trato nacional por lo que respecta a la tributación interior. Véase también el párrafo 7.133 *infra*.

[302] Informe del Grupo Especial del GATT, *Bélgica - Subsidios familiares*, párrafo 2 (sin cursivas en el original).

[303] Informe del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Monedas de oro* (no adoptado), párrafo 50. Véase también la nota 269.

[304] Informe del Grupo Especial, *Argentina - Pieles y cueros*, párrafo 11.145 (sin cursivas en el original; no se reproduce la nota de pie de página).

[305] *Ibid.*, párrafo 11.145.

producto importado y al producto nacional similar y que haya de ser percibido, en el caso del producto importado, en el momento o el lugar de la importación, será, sin embargo, considerado como un impuesto interior u otra carga interior con sujeción a las disposiciones del artículo III. Parece, por tanto, que la Nota al artículo III confirma que el *cuándo* o el *dónde* se *percibe* la carga interior no es necesariamente el criterio decisivo para determinar que está comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[306]

7.134 China, no obstante, sostiene que la carga impuesta por las medidas es un derecho de aduana propiamente dicho, no una carga interior, porque se impone *como condición de* -es decir, *por razón de*- la importación de un producto (partes de automóviles) en el territorio aduanero de China, y añade que esa carga *está objetivamente relacionada con una obligación de pagar derechos que nace por razón de la importación del producto*. En otras palabras, China opina que el establecimiento de la carga basada en el montaje de partes de automóviles para formar vehículos automóviles es una condición para la importación de esas partes de automóviles.

7.135 Habida cuenta de los argumentos de China, abordaremos seguidamente el sentido de la expresión "derechos de aduana propiamente dichos" que figura en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, antes de analizar si la carga impuesta por las medidas está comprendida en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II o del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

> "Derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994

7.136 El párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 dispone lo siguiente:

> "Los productos enumerados en la primera parte de la lista relativa a una de las partes contratantes, que son productos de los territorios de otras partes contratantes, no estarán sujetos -*al ser importados en el territorio* a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista. Dichos productos estarán también exentos de *todos los demás derechos o cargas de cualquier clase* aplicados *a la importación o con motivo de ésta* que excedan de los aplicados en la fecha de este Acuerdo o de los que, como consecuencia directa y obligatoria de la

[306] Véase también el informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.260. En ese asunto, el Grupo Especial afirmó que "el hecho de que la medida se aplique únicamente a los productos importados no tiene por qué ser en sí mismo un obstáculo para su inclusión en el ámbito de aplicación del artículo III. Por ejemplo, un impuesto interior ... que condicion[a] la venta del producto importado pero no la del producto similar nacional, podría a pesar de todo 'afectar' a las condiciones de mercado del producto importado y dar pie a un trato menos favorable". Observó también que "el párrafo 1 del artículo III hace referencia a la aplicación de medidas 'a los productos importados o nacionales', lo que sugiere que no es preciso que se apliquen a ambos". (Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.306 y nota 437; no se reproducen las notas de pie de página.)

Estamos de acuerdo con el Grupo Especial. No creemos que el texto de la Nota al artículo III permita interpretar que cualquier carga no impuesta a productos nacionales quedaría *ipso facto* excluida del ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. De lo contrario, los Miembros podrían eludir fácilmente la aplicación del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 simplemente eximiendo a los productos nacionales de una carga que de otro modo sería interior.

Véanse también la respuesta de China a la pregunta 88 del Grupo Especial y las respectivas respuestas de los reclamantes a la pregunta 88 del Grupo Especial.

> legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente." (sin cursivas en el original)

7.137 El **Grupo Especial** recuerda en primer lugar su declaración, en el párrafo 7.121 *supra*, de que seguiría el criterio interpretativo adoptado en el asunto *India - Automóviles* para resolver la cuestión preliminar de si la carga impuesta por la medida está comprendida en el ámbito de aplicación ya sea del párrafo 1 b) del artículo II o del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Recordamos, en particular, que hemos hecho nuestra la declaración de ese Grupo Especial de que "aunque tal vez sea útil examinar otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC como parte del contexto que informa el sentido de una disposición dada, no debe presuponerse que el alcance de esa disposición varía en función de la mera presencia de otras disposiciones que pueden guardar alguna relación con la situación: los límites de una disposición *deben fluir de sus términos*, leídos en contexto junto con las demás disposiciones del acuerdo".[307]

7.138 Teniendo presente esa declaración, recordamos nuestra conclusión, expuesta en el párrafo 7.105 *supra*, de que la cuestión preliminar sometida a nuestra consideración es si la *carga* impuesta por las medidas es un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la *primera frase* del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, o una "carga interior"[308] en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Opinamos, en consecuencia, que el sentido corriente de las palabras "derechos de aduana propiamente dichos" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, interpretadas en su contexto y a la luz del objeto y fin del GATT de 1994, es un elemento importante para nuestra tarea preliminar de determinar a qué disposición del GATT de 1994 está sujeta la carga.

Sentido corriente de un "derecho de aduana propiamente dicho"

7.139 En los Acuerdos de la OMC abarcados no figura ninguna definición de la expresión "derechos de aduana propiamente dichos". Por lo que respecta al sentido corriente de "derechos de aduana" sí encontramos alguna orientación en las siguientes definiciones:

> "*Duties laid down in the Customs tariff to which goods are liable on entering or leaving the Customs territory*" ("los derechos establecidos en los aranceles de aduana, a los cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero")[309];
>
> *2. (pl.)* "*Duties imposed on imports and exports.* 3. *(pl.) The agency or procedure for collecting such duties*" (2. "Derechos impuestos a las importaciones y las exportaciones. 3. El método o procedimiento para recaudar esos derechos")[310];
>
> "*charges levied at the border on goods entering or, much less often, leaving the country*" ("cargas impuestas en la frontera sobre mercancías, tanto a la entrada como, con mucha menor frecuencia, a la salida del país").[311]

---

[307] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.223 (sin cursivas en el original).

[308] Estimamos que la categorización exacta de la carga como un "impuesto interior" o una de las "otras cargas interiores" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 en nada afecta al presente caso. Por tanto, y sin perjuicio de la importancia que en otros casos tiene distinguir esos subconjuntos de cargas, en el presente procedimiento utilizaremos simplemente la expresión "carga interior" en lugar de ellos.

[309] OMA, *Glosario de términos aduaneros internacionales*, 2006, página 8; *Convenio de Kyoto revisado*, Anexo General, capítulos 2 y 4.

[310] *Black's Law Dictionary*, séptima edición, 1999, página 390.

7.140 Las definiciones de los "derechos de aduana" arriba expuestas parecen indicar que esa expresión alude a los "derechos o cargas" que se imponen *cuando* las mercancías entran en el territorio aduanero o salen de él, y *debido a* la importación o la exportación.[312] La expresión "territorio aduanero" puede definirse como sigue:

> "*The geographical territory upon which a sovereign nation imposes its import and export regulations and duties. Certain territorial possessions and special economic zones (such as foreign trade zones) are often considered outside the customs territory of a nation*." ("El territorio geográfico sobre el que una nación soberana impone sus reglamentos y derechos de importación y de exportación. A menudo se considera que determinadas posesiones territoriales y zonas económicas especiales (como las zonas de comercio exterior) están fuera del territorio aduanero de una nación.")[313]

7.141 Aunque la jurisprudencia de la OMC/GATT no nos ofrece orientación sobre la definición exacta de la expresión "derechos de aduana propiamente dichos"[314], nos parece útil la siguiente declaración del Órgano de Apelación, en *Chile - Sistema de bandas de precios*, sobre la interpretación de las palabras "gravámenes variables a la importación" en el sentido de la nota 1 al párrafo 2 del artículo 4 del *Acuerdo sobre la Agricultura*:

> "Empezaremos por la interpretación de 'gravámenes variables a la importación'. Al examinar el sentido corriente de los términos '*variable import levies*' ('gravámenes variables a la importación') que figuran en la nota 1, observamos que un '*levy*' ('gravamen') es un '*duty, tax, charge, or other exaction usually imposed or raised by legal execution or process*' ('derecho, impuesto, carga u otra exacción que normalmente se impone o recauda en virtud de la ejecución de una ley o mediante un

---

[311] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, cuarta edición, 2003, página 90.

[312] En el asunto *Chile - Sistema de bandas de precios* el Grupo Especial abordó con detalle el sentido de la palabra "*ordinary*", incluidas sus versiones española y francesa. El Grupo Especial explicó que:

> "El significado que da el diccionario de '*ordinary*' ('propiamente dichos') es '*occurring in regular custom or practice*' ('que sucede como costumbre o práctica habitual'), '*of common or everyday occurrence, frequent, abundant*' ('que acaece de manera común o cotidiana, frecuente, abundante'), '*of the usual kind, not singular or exceptional, commonplace, mundane*' ('del tipo normal, ni singular ni excepcional, ordinario, mundano').[312] '*Propiamente dicho*' se ha traducido '*true (something)*' ('(algo) verdadero') o '*(something) in the strict sense*' ('(algo) en sentido estricto'). La expresión '*proprement dit*' se ha explicado como '*au sens exact et restreint, au sens propre*' ('en sentido exacto y estricto, en sentido propio') y '*stricto sensu*' ('sentido estricto')." Informe del Grupo Especial, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 7.51 (no se reproducen las notas de pie de página).

[313] *Handbook of the Global Trade Community, Dictionary of International Trade*, E. Hinkelman, cuarta edición, 2000, página 59.

[314] En la única ocasión en que un grupo especial ha tratado de definir los "derechos de aduana propiamente dichos", si bien en el contexto del párrafo 2 del artículo 4 del *Acuerdo sobre la Agricultura*, su conclusión fue revocada por el Órgano de Apelación. En el asunto *Chile - Sistema de bandas de precios* el Grupo Especial observó que por derecho de aduana propiamente dicho debía entenderse "un derecho de aduana que no se aplica sobre la base de factores de naturaleza exógena" (informe del Grupo Especial, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 7.52). El Órgano de Apelación discrepó de esa definición, afirmando que no tenía fundamento alguno en el sentido corriente ni en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 (informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafos 271 a 278). Sin embargo, el Órgano de Apelación no presentó su propia definición de los derechos de aduana propiamente dichos en sustitución de la del Grupo Especial.

> proceso legal'). Por supuesto, un gravamen a la 'importación' es *un derecho aplicado con motivo de la importación*. Un gravamen es '*variable*' cuando es '*liable to vary*' ('susceptible de variación'). Sin embargo, esta característica por sí sola no es concluyente a la hora de decidir lo que constituye un 'gravamen variable a la importación' según los términos de la nota 1. Un 'derecho de aduana propiamente dicho' puede caber también en esta descripción. *De total conformidad con el artículo II del GATT de 1994, un Miembro puede establecer un derecho a la importación* y modificar periódicamente el tipo del derecho aplicado (siempre que el tipo modificado se mantenga *por debajo* de los tipos consolidados en la Lista del Miembro)."[315] (no se reproducen las notas de pie de página; sin cursivas en el original)

7.142 Aunque en *Chile - Sistema de bandas de precios* el Órgano de Apelación no se ocupó de la delimitación entre los "derechos de aduana propiamente dichos" y las "cargas interiores", ese razonamiento indica que el acto de *importación* es un elemento importante[316] para el análisis de si una carga está comprendida en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

7.143 Pasaremos ahora a examinar el alcance de la expresión "derechos de aduana propiamente dichos" en su contexto, en particular la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, que requiere que los productos de un Miembro, "al ser importados" en el territorio de otro Miembro, no estén sujetos a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados y previstos en la Lista del Miembro importador. Por tanto, en la sección siguiente analizaremos si las palabras "al ser importados" ofrecen más orientación sobre el sentido de la expresión "derechos de aduana propiamente dichos".

> Los "derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II - "al ser importados"
>
> *Argumentos de las partes*

7.144 Las **Comunidades Europeas** discrepan de las diversas formulaciones de China sobre el alcance del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Con arreglo a la primera frase de esa disposición, sólo pueden imponerse derechos de aduana propiamente dichos *con ocasión de* la importación del producto, no *con motivo de* la importación. Las diversas formulaciones de China adolecen de vaguedad y se utilizan simplemente en un intento por ampliar el alcance del artículo II en detrimento del alcance del artículo III del GATT de 1994. Ningún argumento jurídico avala la opinión de China de que el artículo II se aplica a las cargas que *guardan relación* con un derecho aduanero válido que un Miembro está *autorizado* a imponer, o a las que se imponen *como condición de la importación* del producto en otros Miembros.[317] Aunque en el GATT de 1994 no se define, la expresión "derecho de aduana propiamente dicho", en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, sería un derecho establecido en el arancel de aduanas de un país, y por lo general aludiría a una carga financiera en forma de un impuesto "sobre la importación" y a la obligación de pago creada por la importación. Por otro lado, la expresión "todos los demás derechos o cargas", en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, tiene

[315] Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 232.

[316] Como veremos más abajo, la importación no es el *único* elemento para determinar si una carga está comprendida en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

[317] Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 84 y 246 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafo 45.

generalmente por finalidad evitar que se eluda la prohibición, establecida en el primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, de imponer derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los consolidados.[318] Esta diferencia en el texto indica que *no pueden* imponerse "derechos de aduana propiamente dichos" "con motivo de la importación".[319]

7.145 Las Comunidades Europeas sostienen además que las palabras "al ser importados" tienen tanto un aspecto *temporal* como un aspecto *material*. El aspecto *temporal* significa que por lo general los "derechos de aduana propiamente dichos" se recaudan "en el momento o el lugar de la importación", como sugiere el texto de la Nota interpretativa al párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[320] Sin embargo, aunque el tiempo y el lugar exactos del *pago efectivo* o la *recaudación* de una carga pueden tener lugar *después de* la importación, y no son determinantes por lo que respecta a la naturaleza de la carga como carga en frontera, la determinación de la cuantía pagadera debe hacerse "al ser importados" los productos, es decir, sobre la base de las características objetivas de los productos cuando se presentan para su clasificación en la frontera.[321] Las Comunidades Europeas afirman que China trata de ampliar excesivamente ese aspecto *temporal* afirmando que las palabras "al ser importados" engloban un "proceso de importación", el mismo proceso que China sostiene establecen las medidas, y que sólo termina cuando *todas* las formalidades relacionadas con la aduana se han satisfecho y ya no hay ningún control aduanero de las mercancías importadas. Por consiguiente, a las Comunidades Europeas no les parece sorprendente que China afirme que todo el procedimiento administrativo establecido en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 es parte de esas formalidades relacionadas con la aduana.[322] En lo tocante al aspecto *material* de las palabras "al ser importados", las Comunidades Europeas mantienen que significan que una carga se percibe "con ocasión de la importación" si es pagadera debido a la importación del producto, pero no a otros hechos o criterios, por ejemplo, la cantidad de contenido nacional incorporado a los productos en cuya fabricación el producto importado es utilizado posteriormente. Así lo confirma el distinto alcance de las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[323] China trata de ampliar ese aspecto *material* sugiriendo que una carga se percibe "sobre la importación" cuando "guarda una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida", un concepto excesivamente amplio, impreciso e inadecuado que no cabe encontrar en el texto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II.[324]

---

[318] Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 96 a) y 96 b) del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafo 38.

[319] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 100 del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas recuerdan asimismo que tampoco hay definición o jurisprudencia que defina las palabras "con motivo de [la importación]" que figuran en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Aducen que en el asunto *CEE - Piezas y componentes* el Grupo Especial del GATT simplemente citó determinados factores (por ejemplo, la finalidad de política de una carga, la mera descripción o caracterización de una carga en la legislación nacional o el tratamiento de las mercancías como mercancías "que no están en libre práctica") que no eran pertinentes para establecer el necesario "motivo de [la importación]". (Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 98 y 189 del Grupo Especial.)

[320] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 39 y 40.

[321] Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 87, 180 y 186 del Grupo Especial; observaciones sobre la carta de 30 de julio de 2007 de la Secretaría de la OMA (respuesta de la OMA a la pregunta 18).

[322] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 43; respuestas a las preguntas 181 y 183 del Grupo Especial.

[323] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 39 y 41. En los párrafos 7.168 a 7.172 *infra* figura una descripción más detallada de los argumentos de las partes sobre la relación entre las dos frases del párrafo 1 b) del artículo II.

[324] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 44; respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.

7.146 Los **Estados Unidos** también discrepan de la opinión de China de que las palabras "al ser importados" que figuran en la primera frase del artículo II del GATT de 1994 incluyen las medidas que los Miembros están *autorizados* a imponer "*por el hecho de que* [un] producto sea importado", o las que están simplemente "*relacionadas*" con la importación. China no ha presentado ningún fundamento textual o contextual que justifique una interpretación tan amplia. De hecho, la utilización por China de las palabras "por el hecho de que" es tan amplia que podría aparentemente permitir que un impuesto sobre las ventas interior fuera distinto para los productos nacionales y los importados simplemente porque el impuesto más alto sobre los productos importados se impondría "por el hecho de que" hubiera sido importado.[325] Esto demuestra que el análisis de China sobre esta cuestión opera fundamentalmente hacia atrás: comienza con una supuesta interpretación de su Lista y después pasa a un análisis del artículo II afirmando que si hay alguna "relación con la importación", el artículo II es aplicable, con exclusión del artículo III. Esa argumentación se basa en la falsa premisa de que el artículo II y la Lista de China otorgan a China el "derecho" a definir un "derecho de aduana" como le parezca conveniente, así como a adoptar medidas incompatibles con el artículo III con objeto de recaudar esos supuestos "derechos de aduana". Por el contrario, el artículo II no contempla ninguno de esos "derechos", ya que impone obligaciones a los Miembros que optan por imponer derechos de aduana. Si, como aduce China, el artículo II otorgara esos "derechos" a los Miembros de la OMC, el artículo III quedaría reducido a la inutilidad mediante la argucia de definir las cargas interiores como "derechos de aduana".[326]

7.147 Los Estados Unidos aducen además que son conscientes de que el GATT de 1994 no define las palabras "derechos de aduana propiamente dichos", pero entienden que aluden a un impuesto aplicado a una mercancía con ocasión de su importación y calculado sobre la base de la cantidad o el valor de la mercancía en el momento de la importación. Los derechos de aduana propiamente dichos pueden ser específicos, *ad valorem* o mixtos. Un derecho de aduana específico sobre una mercancía es una cuantía basada en el peso, el volumen o la cantidad de ese producto al ser importado. Un derecho de aduana *ad valorem* sobre una mercancía es una cuantía basada en el valor de esa mercancía al ser importada. Un derecho mixto es una combinación de un derecho *ad valorem* y un derecho específico. Las palabras "otros derechos o cargas" que figuran en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II son una expresión de carácter general destinada a impedir la elusión de los derechos de aduana propiamente dichos consolidados por un Miembro. Con arreglo al párrafo 1 del *Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II* del GATT de 1994, "con objeto de asegurar la transparencia de los derechos y obligaciones legales dimanantes del párrafo 1 b) del artículo II, la naturaleza y el nivel de cualquiera de los 'demás derechos o cargas' percibidos sobre las partidas arancelarias consolidadas, a que se refiere la citada disposición, se registrarán en las Listas de concesiones anexas al GATT de 1994, en el lugar correspondiente a la partida arancelaria a que se apliquen. Queda entendido que este registro no modifica el carácter jurídico de los 'demás derechos o cargas'".[327]

7.148 Por las razones arriba expuestas, los Estados Unidos sostienen que la imposición de derechos de aduana propiamente dichos tiene lugar *en el momento* de la importación de mercancías en el

[325] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 84 del Grupo Especial.

[326] Observaciones de los Estados Unidos sobre las respuestas de China a las preguntas 179 a), 187, 234 y 243 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita, párrafos 7 y 8.

[327] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 96 a) y 96 b) del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas y el Canadá también utilizaron una descripción similar a la empleada por los Estados Unidos para describir los derechos de aduana propiamente dichos y otros derechos y cargas en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 (véanse sus respectivas respuestas a las preguntas 96 a) y 96 b) del Grupo Especial).

territorio al que se refiere la Lista de un Miembro.[328] La referencia, en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, a "al ser importados en el territorio a que se refiera esta Lista" conecta la imposición de los derechos a las mercancías tal como existen en el momento de la importación. Por consiguiente, para que una carga sea un derecho de aduana propiamente dicho en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II deberá existir una relación entre la carga y la condición de las mercancías en la frontera en el momento de la importación. Los Estados Unidos se remiten a las constataciones del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* en apoyo de su opinión sobre la existencia de una conexión necesaria entre la condición de la mercancía al ser importada y el derecho de aduana, y en particular a la parte de esa constatación en la que se explica que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera".[329] Sin embargo, los Estados Unidos no mantienen, ni creen, que los reclamantes discrepen sobre este punto, que el *momento y el lugar* en que la carga se *recauda* es *la* consideración determinante para evaluar si la carga es una carga interior o un derecho de aduana. Consideran, no obstante, que el momento y el lugar de *liquidación* o *cálculo* de la carga sería pertinente para evaluar si la carga es una carga interior o un derecho de aduana.[330]

7.149 El **Canadá** también discrepa de China por lo que respecta a la interpretación adecuada de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, ya que esa disposición sólo regula la imposición de derechos de aduana propiamente dichos a los productos "*al ser* importados", no, como propone China, "*por razón de* la importación", "*dependiendo de* la importación" o "*por el hecho de que* [tenga lugar la importación]".[331] Las diversas proposiciones de China a ese respecto no son sino un intento de inferir, sin fundamento alguno en el texto del artículo II o en la práctica de los Miembros de la OMC, que la aplicación de un derecho de aduana propiamente dicho está de algún modo relacionada con la justificación última de la importación, con independencia de la clasificación adecuada de la mercancía *tal como se presenta* en la frontera. Esto no puede ser así, ya que la "razón o el hecho" a que atañe la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 es siempre el mismo: *la condición física de los productos cuando llegan a la frontera*. La obligación de pagar un derecho de aduana propiamente dicho sólo puede nacer de ese hecho único en el comienzo mismo del proceso de importación.[332] El sentido corriente de las palabras "al ser importados" en el párrafo 1 b) del artículo II, interpretadas en el contexto de los artículos I, III, y XI, y como pone de manifiesto la práctica de los Miembros, justifica esa opinión.[333] Por ejemplo, la referencia a "al ser" en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 hace hincapié en un hecho único, y el sentido corriente de la palabra "*importation*" ("importación"), respaldado tanto en el *Shorter Oxford English Dictionary*, como en *Glosario de la OMA*, alude al acto físico del desplazamiento de los productos a

[328] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 181 y 183 del Grupo Especial.
[329] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 186 del Grupo Especial.
[330] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 180 del Grupo Especial.
[331] Respuestas del Canadá a las preguntas 84 y 180 del Grupo Especial. El Canadá y los demás correclamantes también han observado que el uso de la expresión "por el hecho de que [tenga lugar la importación]", que China toma de prestado del informe del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*, no tiene ningún valor jurídico, porque, además de que no tiene fundamento en el texto del propio artículo II, aquel Grupo Especial del GATT ni siquiera uso esa expresión en un sentido jurídico al formular sus constataciones sobre la interpretación adecuada de dicho artículo. A su juicio, la utilización de esa expresión por el Grupo Especial del GATT no fue más que una referencia a un argumento presentado por la entonces CEE, que en cualquier caso se hizo en el contexto de la *segunda frase* del párrafo 1 b) del artículo II. Véanse también las respuestas de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos a la pregunta 84 del Grupo Especial.
[332] Respuestas del Canadá a las preguntas 13 a), 179 b), 181 y 183 del Grupo Especial; Primera declaración oral, párrafo 22; Segunda comunicación escrita, párrafos 15 y 39.
[333] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 17.

través de la frontera para su introducción en un país. Además, el GATT de 1994, en general, el acervo del GATT, el Órgano de Apelación de la OMC e incluso la OMA respaldan esa interpretación de las palabras "al ser importados", y confirman que sólo pueden imponerse derechos de aduana propiamente dichos a los productos sobre la base de su condición tal como se presentan en la frontera.[334] El Canadá, sin embargo, aclara que si bien los derechos de aduana propiamente dichos tienen que basarse, como se indica más arriba, en la condición de las mercancías tal como se presentan en la frontera, hay alguna flexibilidad para la aplicación de "otras cargas en la frontera" hasta que un producto esté disponible para uso interno dentro de un Miembro.[335] Como China alega que sus medidas imponen "derechos de aduana propiamente dichos", esa flexibilidad no es pertinente por lo que respecta a esta diferencia. En cualquier caso, las medidas se aplican mucho después de que el proceso de importación ha terminado, y tienen que ser medidas interiores.[336] Por último, China, aunque hubiera incluido expresamente en su Lista una nota que le permitiera imponer condiciones a la importación de partes de automóviles como un "derecho de aduana propiamente dicho", no puede apoyarse en esa condición para imponer cargas interiores contrarias a lo dispuesto en el artículo III del GATT de 1994, ya que los grupos especiales han resuelto reiteradamente que los Miembros no pueden utilizar las condiciones que figuran en una Lista para justificar medidas por lo demás incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC.[337]

7.150 No obstante, el Canadá también aclara que el momento y el lugar exactos de la *recaudación* de una carga no son determinantes de si está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo III o el artículo II del GATT de 1994. No es necesario que el pago efectivo tenga lugar en la frontera, y ni siquiera la cuantía pagadera tiene que determinarse (lo que podría caracterizarse como el "cálculo" o "liquidación" de la carga) en ese lugar, siempre que el derecho, como el Canadá explica más arriba, se perciba con respecto a la mercancía tal como se presenta en la frontera. A la inversa, una carga claramente interior (por ejemplo un impuesto sobre el valor añadido) puede *recaudarse* en el momento exacto en que un producto entra en el país, de conformidad con el párrafo 2 a) del artículo II

[334] *Ibid.*, párrafos 18 a 23. En apoyo de esa interpretación, el Canadá se remite al asunto *Canadá - Ley sobre el Examen de la Inversión Extranjera*, en el que el Grupo Especial del GATT hizo hincapié en que el artículo XI, que también contiene la palabra "importación", demuestra la intención de los redactores del GATT de definir el concepto de "importación" estrictamente, para evitar que abarque prescripciones internas sobre los "productos importados". El Canadá aduce que ese vínculo con la condición de los productos cuando entran físicamente también está respaldado por los antecedentes de la redacción del artículo II y el texto de la Nota interpretativa al artículo III. El Canadá recuerda que en el asunto *CEE - Piezas y componentes* el Grupo Especial dijo que para determinar si una carga está sujeta al artículo II o al párrafo 2 del artículo III "lo que cuenta, según el texto de esas disposiciones, no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino el hecho de que el adeudo de ésta se produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno". Según el Canadá, esa interpretación ha sido reiteradamente adoptada. Por ejemplo, en el asunto *CE - Trozos de pollo*, tanto el Órgano de Apelación como el Grupo Especial citaron, con aprobación, la opinión de la OMA de que una clasificación adecuada debe basarse en las características objetivas del producto en el momento de la importación, y puede basarse en una inspección ocular y un análisis de laboratorio. El Canadá alega que la RGI 2 a), en la que China hace tanto hincapié, respalda la opinión de que la clasificación (y, en consecuencia, el consiguiente establecimiento del derecho) debe basarse en el momento de la entrada física, por referencia a la condición que un producto "presente". El Canadá recuerda asimismo que el Consejo de Cooperación Aduanera, el antecesor de la OMA, observó que las palabras "éste presente" sustituyeron a la palabra "importado" en la RGI 2 a) "para dejar muy claro que las disposiciones de las Reglas pertinentes se aplican a un artículo dado *en la condición en que se presenta para despacho de aduana*". (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 18 a 23; las cursivas figuran en el original.)

[335] El Canadá se refiere con más detalle a esta cuestión tal como se expone en el párrafo 7.170 *infra*.

[336] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 32.

[337] Respuesta del Canadá a la pregunta 84 del Grupo Especial, donde se citan los informes de grupos especiales del GATT sobre los asuntos *CEE - Importaciones de carne de bovino* y *Estados Unidos - Azúcar*.

y la Nota al artículo III. Por lo que respecta a las cargas lo que cuenta es si están relacionadas con el producto tal como se presenta en la frontera de un Miembro. Cualquier carga en frontera, tanto si se recauda en la frontera como si se recauda en algún momento posterior, sólo puede estar relacionada con el producto tal como es en ese momento. Si no lo está (por ejemplo, una carga basada en el uso final), será necesariamente una carga interior.[338]

7.151 **China** cree que interpretar que las palabras "al ser importados" engloban las cargas que los Miembros imponen *como condición de* -es decir, *por razón de*- la importación de un producto en su territorio aduanero es compatible con el contexto del párrafo 1 b) del artículo II, así como con el objeto y fin del GATT de 1994. Las autoridades aduaneras pueden calcular, establecer y percibir una carga en particular *después* de que los productos hayan entrado físicamente en el territorio aduanero, siempre que la carga *esté objetivamente relacionada con una obligación de pago de derechos que nace por razón de la importación del producto*. Esas cargas, y las medidas que los Miembros adopten para recaudarlas, están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994. Si se aplica esa interpretación a las palabras "al ser importados", la determinación de si una carga en particular está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II dependerá de la *razón* o el *evento* que activó la imposición de la carga. China no percibe ningún desacuerdo sustancial de los reclamantes y los terceros sobre este punto, ya que también respaldan la conclusión de que una medida o carga está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II si guarda relación con lo que los Estados Unidos llaman "una obligación aduanera válida".[339]

7.152 China añade que la caracterización de las cargas que recauda de conformidad con el Decreto Nº 125 obliga a establecer si se trata de cargas que China está *autorizada a imponer* por razón de la importación de partes y componentes de automóviles en su territorio aduanero, es decir, "al ser importados" en China. Si las medidas contribuyen a satisfacer una "obligación aduanera válida", serán medidas que están sujetas a las disciplinas del artículo II del GATT. China cree que este examen remite el análisis a la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para los "vehículos automóviles" y, en particular, a la cuestión de si China puede clasificar múltiples expediciones de partes y componentes de automóviles sobre la base de su montaje común para formar un artículo completo. Parte importante de ese análisis es el sentido de las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a), así como la práctica de otros Miembros de la OMC para resolver la relación entre los artículos completos y partes de esos artículos en el contexto de la administración aduanera.[340]

7.153 China sostiene seguidamente que, por las razones arriba expuestas, el *momento* o el *lugar* en que la carga se recauda no son determinantes; lo que importa es si la carga contribuye a satisfacer una obligación de pago de derechos que nace por razón de la importación del producto.[341] De hecho, es habitual que los Miembros de la OMC establezcan las cargas en frontera *después* de ese momento, o en otro lugar. Ejemplos de prácticas aduaneras específicas de algunos Miembros de la OMC respaldan esa opinión, ya que demuestran que esos países, en determinadas circunstancias generales, permiten que las (re)determinaciones y los pagos de derechos tengan lugar *después de* la importación y la entrada a libre práctica de las mercancías. Por ejemplo, en los Estados Unidos las determinaciones definitivas en materia de clasificación y el establecimiento de los derechos pagaderos pueden tener lugar hasta un año después de que la mercancía ha entrado en el territorio aduanero de los Estados Unidos y estado en situación de libre circulación. Los derechos pagados "en el momento o el lugar de la importación" son simplemente derechos estimados. Además, en muchos casos (si no

[338] Respuestas del Canadá a las preguntas 11, 87, 90, 90 b) y 180 del Grupo Especial.
[339] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 102 a 104; respuesta a la pregunta 54 del Grupo Especial.
[340] *Ibid.*, párrafos 105 y 106.
[341] *Ibid.*, párrafos 102 a 104; respuesta a la pregunta 54 del Grupo Especial.

en todos), la mercancía se ha vendido, consumido, elaborado o utilizado en la fabricación de otros productos cuando finalmente se imponen y recaudan efectivamente los derechos de aduana.[342] Por tanto, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, las palabras "al ser importados" tienen que interpretarse a la luz de la práctica coherente y generalizada de los Miembros de imponer medidas relacionadas con la aduana, y recaudar derechos de aduana, *después de* que las mercancías han atravesado la frontera.[343]

Examen del Grupo Especial

7.154 El **Grupo Especial** toma nota en primer lugar del argumento de China[344] de que el sentido de la palabra "importación" sería *por sí solo* suficiente para determinar si la carga impuesta en virtud de las medidas está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II o del artículo III del GATT de 1994.[345] Sin embargo, en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 la palabra "*importation*" ("importación") va precedida de la preposición "*on*" y el pronombre "*their*" (en la versión española "al ser importados"), y seguida de las palabras "*into the territory*" ("en el territorio"). Por consiguiente, examinaremos ambas expresiones, "al ser importados" en su totalidad, y "en el territorio" al analizar el sentido de las palabras "derecho de aduana propiamente dicho".

7.155 La palabra "*importation*" ("importación") que figura en la versión inglesa puede definirse como: "*the bringing of goods into a country from another country*" ("la introducción de mercancías de un país en otro país")[346]; "*the action of importing or bringing in something, spec. goods from another country*" ("la acción de importar o introducir algo, especialmente mercancías de otro país")[347]; y "*the act of bringing or causing any goods to be brought into a customs territory*" ("el acto de introducir o hacer que se introduzcan cualesquiera mercancías en un territorio aduanero").[348] El sentido corriente de la palabra indica, por tanto, que la "importación" es una acción con un elemento espacial, ya que alude a "la introducción de mercancías de un país en otro país". Ese elemento espacial es reforzado, en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, por la interpretación de "*importation*" ("importados") en conjunción con las palabras "en el territorio". Observamos asimismo que en las definiciones del diccionario se alude a la "importación" como *una* "acción" o *un* "acto", en singular, y no a *varias* "acciones" o "actos" en plural.

---

[342] China cita ejemplos de leyes aduaneras de Australia, el Canadá, la India, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. Afirma asimismo que muchos países también prevén "circunstancias más especiales" en las que los derechos pueden establecerse ***después*** del momento o el lugar de la importación: i) mercancías inicialmente en tránsito pero que posteriormente pasan a libre circulación; ii) pago de importaciones que no satisfacen las condiciones para la importación temporal libre de derechos; o iii) pago de importaciones que no satisfacen las prescripciones en materia de perfeccionamiento activo y reexportación (Primera comunicación escrita de China, párrafo 66). Véase también la Primera comunicación escrita de China, párrafos 63 a 65 (incluida la nota 34 al párrafo 65) y 101.

[343] Respuesta de China a la pregunta 179 a) del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 101.

[344] Respuestas de China a las preguntas 87 y 89 del Grupo Especial.

[345] Somos conscientes de que otros grupos especiales han considerado que las palabras "importación" e "importados" son importantes y pertinentes para la delimitación entre las *medidas* (que abarcan aspectos fiscales y no fiscales) interiores y en frontera. Sin embargo, la cuestión sometida a nuestra consideración es más restringida: la caracterización de una *carga* que es el aspecto fiscal de las medidas de China. Por tanto, esa circunstancia obliga a interpretar la palabra "importación" en su contexto próximo adecuado, que es la *primera frase* del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

[346] *Black's Law Dictionary*, séptima edición, 1999, página 759.

[347] *The Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 1, página 1331.

[348] OMA, *Glosario de términos aduaneros internacionales*, 2006, página 16.

7.156 La preposición "*on*" y el pronombre "*their*" matizan a su vez la palabra "*importation*": "*their*" al indicar a qué productos se refiere la "*importation*" (es decir, los "productos enumerados en la primera parte de la Lista relativa a una de las partes contratantes, que son productos de los territorios de otras partes contratantes ..."); y "*on*" al aportar posiblemente una precisión ya sea *temporal* o *espacial* al acto que modifica. Por consiguiente, atribuimos especial importancia a la palabra "*on*", la cual, como preposición, se define así, entre otras formas, en el *Shorter Oxford English Dictionary*:

> "**on**/*preposition. ...* **II** *Of time, or action implying time.* **6** During, or at some time during (a specified day or part of a day); contemporaneously with (an occasion). Also (now chiefly *US & Austral.*) in or at (any period of time); *dial. & US* used redundantly with *tomorrow*, *yesterday*. **b** Within the space of; in (a length of time). **c** Exactly at or just coming up to (a specified time), just before or after in time. **7** On the occasion of (an action); immediately after (and because of or in reaction to), as a result of.". ("'**on**' [traducido al español en la disposición pertinente como 'al ser']/*preposición. ...* **II** *En relación con el tiempo, o con una acción que implica tiempo*. **6** Durante, o en algún momento de (un día o parte de un día determinados); simultáneamente con (un acontecimiento). También (actualmente sobre todo en *los Estados Unidos y Australia*) en (cualquier período de tiempo); *con carácter dialectal y en los Estados Unidos* se utiliza de manera redundante con los términos *mañana* y *ayer*. **b** En el lapso de; en (un transcurso de tiempo). **c** Que se produce exactamente o va a suceder precisamente en (un momento especificado), justo antes o después en el tiempo. **7** Con ocasión de (un hecho); inmediatamente después (y debido a o como reacción a), como resultado de").[349]

7.157 El *Webster's New Encyclopedic Dictionary*, por su parte, contiene, entre otras, las siguientes definiciones de la palabra "*on*":

> "**on**/*prep* ... **4:** with respect to <agreed *on* a price> **5a:** in connection, association, or activity with or with regard to <*on* a committee> <*on* a tour> **b** in a state or process of <on fire> <on the increase> **6:** during or at a specified time <every hour *on* the hour> <cash *on* delivery>..." ("**on**/*preposición ...* **4:** con respecto a <acuerdo *con respecto a* un precio> **5a:** en conexión, asociación o actividad con o con relación a <*en ...* un comité> <*en ...* gira> **b** en un estado o proceso <*en ...* llamas> <*en proceso de* aumento> **6:** a; en o durante un período determinado <*a* la hora> <pago *a* la entrega> ...").[350]

7.158 Observamos que algunas de esas definiciones tienen una connotación *exacta y estrictamente temporal*, como aducen los reclamantes, y otras una connotación más *flexible*, *de relación*, como aduce China. Somos asimismo conscientes de que esos no son los únicos sentidos corrientes de la palabra "*on*" pero creemos que son los que guardan una relación más estrecha con el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

7.159 También hemos examinado los textos español y francés de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, que son igualmente auténticos.[351]

---

[349] *The Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 2, página 1996.
[350] *Webster's New Encyclopedic Dictionary*, edición de 2003, página 701.
[351] Véase la cláusula final del Acuerdo sobre la OMC. Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas (Estados Unidos)*, párrafo 7.607.

7.160 El texto francés de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II dice así:

> "Les produits repris dans la première partie de la liste d'une partie contractante et qui sont les produits du territoire d'autres parties contractantes ne seront pas soumis, ***à*** *leur importation* sur le territoire auquel se rapporte cette liste et compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui y sont stipulées, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de cette liste." (sin cursivas en el original)

7.161 Observamos que, en contraste con los dos sentidos alternativos aplicables de "*on*" en *inglés* que hemos identificado *supra* en el párrafo 7.158, el diccionario *Le Grand Robert de la langue française*[352] sólo atribuye a la preposición "***à***" ("*on*" en inglés) el siguiente sentido *temporal*:

> "***À***
> *TEMPS.*
> *- 1. Indiquant la situation ponctuelle dans le temps, le moment.*
> *[a] Avec un verbe ou un nom d'action. Arriver, venir, rentrer ... à l'aube, au soir, à la nuit. Ils sont venus à l'époque, au moment, à l'instant où ..., au moment dit, prévu, à l'heure dite.*
> *[b] Mod. Avec un nom d'action (ci-dessus) ou un repère temporel. à l'annonce de ... à ces mots, à ce signal, telle chose se passa.*"
> ("**A**
> TIEMPO.
> - 1. Que indica la situación puntual en el tiempo, el momento.
> [a] Con un verbo o un nombre de acción. Llegar, venir, volver ... al alba, por la tarde, en la noche. Vinieron entonces, en ese momento, en el instante en que ..., en el momento establecido, previsto, a la hora fijada.
> [b] Mod. Con un nombre de acción (arriba) o una referencia temporal, al anunciarse ... al oírse esas palabras, al verse esa señal, ocurrió tal cosa.")

7.162 El texto español de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II dice así:

> "Los productos enumerados en la primera parte de la lista relativa a una de las partes contratantes, que son productos de los territorios de otras partes contratantes, no estarán sujetos -***al ser importados*** en el territorio a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista." (sin cursivas ni negritas en el original)

7.163 Al igual que en lo que respecta al texto francés, concluimos que la expresión "***al ser importados***" en el texto español de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II nos orienta más en dirección de un sentido *temporal* que en el de una *relación*. Al llegar a esa conclusión observamos en primer lugar que la *Real Academia Española* indica que la construcción "**al**", cuando va seguida de un *verbo en infinitivo*, normalmente equivale a una "cláusula subordinada temporal".[353] Observamos asimismo que en otra publicación la Real Academia Española indica que la combinación de <*Al* + infinitivo> "indica simultaneidad entre el tiempo del evento subordinado y el tiempo del evento

[352] *Le Grand Robert de la langue française* (segunda edición, 1985, página 3).
[353] Véase *Esbozo de una Nueva Gramática de la Lengua Española* (Real Academia Española, 3.16.5, página 487).

principal y equivale a *cuando* con verbo finito".[354] Somos conscientes, por otro lado, de que también hay excepciones concretas de esas reglas gramaticales en las que la combinación <*Al* + infinitivo> no tiene una connotación temporal. Para esos casos, y para verificar el valor temporal de la construcción "**al** + infinitivo", la *Real Academia Española* indica que ello puede confirmarse formulando la pregunta "¿Cuándo?"[355]

7.164 Al aplicar las reglas gramaticales arriba expuestas al presente caso observamos, en primer lugar, que el texto español de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II contiene las palabras "**al ser importados**". Observamos asimismo que esa frase contiene la construcción "**al**", junto con el verbo "**ser**" en infinitivo, y seguida del participio "**importados**", que indica una acción verbal en modo pasivo. Entendemos, por tanto, que se tenía intención de dar a las palabras "**al ser importados**" en el texto español de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II un sentido corriente *temporal*. Confirma también el "valor temporal" de esas palabras el hecho de que se puede responder a la pregunta ¿*cuándo*? En el presente caso, esa pregunta debería ser "¿*cuándo* estarán los productos descritos en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II *exentos* del pago de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la Parte I de la Lista? Para lo que la respuesta es: "**al ser importados**".

7.165 Con arreglo al párrafo 3 del artículo 33 de la *Convención de Viena*, "se presumirá que los términos del tratado tienen en cada texto auténtico igual sentido".[356] Como consecuencia de ello, al interpretar esos términos debemos buscar "el significado que dé efecto, simultáneamente, a todos los términos del tratado según han sido utilizados en cada uno de los idiomas auténticos".[357] Siguiendo la orientación proporcionada por el Órgano de Apelación en *CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)*[358], observamos que nuestro análisis *supra* revela que el único sentido corriente

---

[354] *Gramática Descriptiva de la Lengua Española* (Real Academia Española, volumen II, 48.5.3, página 3187). Véase también el *Diccionario de Uso del Español* (María Moliner, 1987, volumen I, página 107), según el cual la construcción "**al**" se utiliza frecuentemente delante de un verbo en infinitivo para expresar la "simultaneidad momentánea" de la acción expresada por ese término con otra acción.

[355] Véase la *Gramática Descriptiva de la Lengua Española* (Real Academia Española, volumen II, 48.5.3, página 3187).

[356] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*, nota 176 al párrafo 111.

[357] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 59. El Órgano de Apelación también observó, en la nota 50 al párrafo 59, que:

> "al analizar el proyecto de artículo que posteriormente se adoptó como párrafo 3 del artículo 33 de la *Convención de Viena*, la Comisión de Derecho Internacional observó que esta 'presunción [de que en cada uno de los textos auténticos del tratado se ha querido dar el mismo sentido a los términos del tratado] exige que se haga cuanto sea posible para hallar un significado común a los textos antes de preferir uno a otro'. (*Anuario de la Comisión de Derecho Internacional* (1966), volumen II, página 247.) En cuanto a la aplicación de las reglas consuetudinarias de interpretación respecto de los tratados autenticados en más de un idioma, véase también Corte Internacional de Justicia, *Merits, Case Concerning Elettronica Sicula S.p.A. (ELSI) (United States v. Italy)*, 1989, ICJ Reports, párrafo 132, donde al interpretar una disposición del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre los Estados Unidos de América y la República Italiana de 1948, la Corte Internacional de Justicia señaló que era posible interpretar las versiones en inglés e italiano en el sentido de que significaban aproximadamente lo mismo, a pesar de una posible divergencia de su alcance".

[358] En *CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)*, el Órgano de Apelación, remitiéndose al párrafo 3 del artículo 33 de la *Convención de Viena*, confirmó el sentido temporal de los términos ingleses que se estaban examinando: "Los términos españoles ('se han cumplido') y ('hayan limitado') que figuran en los párrafos 1 y 4 del artículo 9 tienen el mismo significado temporal que los términos ingleses ('*have been*

"simultáneo" de "*on*", tal como ese concepto se utiliza en cada una de las versiones auténticas de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, es un sentido *estrictamente temporal*. Concluimos, por tanto, que ese es el sentido corriente adecuado de la palabra "*on*".[359]

7.166 A la luz de la conclusión arriba expuesta, estimamos que las palabras "al ser importados [los productos]" y "en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, consideradas conjuntamente, sugieren que los "derechos de aduana propiamente dichos" son cargas con respecto a las cuales la obligación de pagar se basa en los productos tal como entran en el territorio aduanero de otro Miembro. En particular, el elemento estrictamente temporal de la palabra "*on*", que apunta al momento exacto de la acción que modifica, indica que un "derecho de aduana propiamente dicho" debe establecerse sobre la base de lo que una mercancía es en el momento de la importación.

7.167 Pasamos ahora a la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 para examinar si también puede contribuir a la comprensión del sentido de las palabras "derechos de aduana propiamente dichos".

> "Derechos de aduana propiamente dichos" en el contexto de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II - "a la importación o con motivo de ésta"
>
> *Argumentos de las partes*

7.168 Los **reclamantes** y **China** discrepan sobre la relación entre las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 y la importancia que esa relación tiene para la interpretación de los tipos de cargas que reúnen las condiciones para ser considerados derechos de aduana propiamente dichos.

7.169 Los **reclamantes** aducen que la expresión "con motivo de", que sólo figura en la segunda frase, proporciona un contexto importante para la interpretación de las palabras "al ser importados" en la primera frase, ya que demuestra hasta qué punto es limitada la noción "al ser importados". Demuestra que sólo puede imponerse un derecho de aduana propiamente dicho "al ser" importado un

---

fulfilled') y ('*have limited*'). Los términos franceses ('*sont remplies*') y ('*auront limité*') pueden tener este significado temporal." (Informe del Órgano de Apelación, *CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)*, nota 153 al párrafo 123.)

[359] Observamos asimismo que si nuestro análisis del sentido corriente de "*on*" se hubiera centrado únicamente en el texto *inglés* de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, nos habríamos visto obligados a escoger uno de los dos sentidos distintos alegados por los reclamantes y China, descritos *supra* en el párrafo 7.158. En ese caso habríamos procedido de manera análoga con nuestro examen de cuál de esos dos sentidos debía atribuirse a la palabra "*on*" analizada en su contexto adecuado. Ese fue el criterio adoptado por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Juegos de azar*, donde constató que el Grupo Especial había incurrido en error al no tener debidamente en cuenta que al menos en algunos contextos la palabra que se estaba interpretando, "*sporting*", figuraba en distintos diccionarios con el sentido de "juegos de azar" y "apuestas". A juicio del Órgano de Apelación, la constatación del Grupo Especial sobre el sentido de esa palabra fue prematura, porque "debió haber tomado nota de que, en abstracto, el conjunto de los significados posibles de '*sporting*' comprendía *a la vez* el sentido que alegaba Antigua y el que alegaban los Estados Unidos, para continuar entonces su averiguación a fin de determinar *cuál* de esos significados debía atribuirse a la palabra tal como se empleó en la Lista de los Estados Unidos anexa al AGCS". (Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafos 166 y 167.) Somos conscientes de que en aquél caso la opción era entre distintos sentidos de la palabra "*sporting*" dados por distintos *diccionarios*, no, como en el presente caso, entre distintos sentidos derivados de las tres versiones auténticas de un *Acuerdo* (el GATT de 1994). Pese a ello, creemos que el mismo criterio general habría sido aquí aplicable, *mutatis mutandis*, si hubiéramos estado obligados a optar entre dos sentidos en lugar de uno, como se indica *supra*.

producto, y nunca "con motivo de" esa importación, ya que este último concepto está limitado exclusivamente a la imposición de "todos los demás derechos o cargas". Hay, por tanto, un vínculo más estrecho entre los "derechos de aduana propiamente dichos" y la importación que entre "todos los demás derechos o cargas" y la importación. Por esa razón, en contraste con las cargas impuestas a los productos "al ser importados", las impuestas "con motivo de la importación" pueden basarse en hechos distintos de la importación en sí misma. La jurisprudencia de la OMC sobre el sentido de las palabras "*on importation*" (en la versión española "a la importación") que figuran en la versión inglesa del párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 no es automáticamente transferible a la presente cuestión, porque los contextos del párrafo 1 del artículo XI y el párrafo 1 b) del artículo II son distintos. Por ejemplo, en contraste con el párrafo 1 b) del artículo II, el párrafo 1 del artículo XI no hace una distinción expresa entre "*on importation*" (en la versión española "a la importación") y "*on or in connection with importation*" ("a la importación o con motivo de ésta"), por otra. Además, el párrafo 1 del artículo XI es una disposición amplia y de carácter global que atañe a las "restricciones ... a la importación". En todo caso, esos precedentes y la diferencia de contexto entre el párrafo 1 b) del artículo II y el párrafo 1 del artículo XI confirma hasta qué punto es estricto el concepto "al ser importados" en el párrafo 1 b) del artículo II. Por último, aunque, a efectos de argumentación, lo que hubiera que preguntarse fuera si las cargas son "otros derechos y cargas" en el sentido de la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II, las medidas de China no pasarían la prueba, ya que ni siquiera prevén cargas impuestas "con motivo de la importación". E incluso si lo fueran, y la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II pudiera aplicarse, las medidas infringirían esa disposición, porque las cargas no se habrían previsto en la Lista de China.[360]

7.170 El **Canadá** desarrolla más esta cuestión afirmando que China "aplica erróneamente la lógica" de la jurisprudencia pertinente sobre el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994 al contexto del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[361] El párrafo 1 del artículo XI del GATT se aplica a *toda* la fase de importación, y a las restricciones directas e indirectas a la importación y exportación. En consecuencia, tal vez sea adecuado leer en "a la importación" la frase "con motivo de" en el contexto del artículo XI, ya que esta última frase connota tanto una fase general de importación como la aplicación de medidas directas e indirectas a esa fase de importación. Esta distinción entre *el acto específico de la importación* y la *fase general de importación* se comprueba también en la distinta terminología empleada en las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II (es decir, "a la importación o con motivo de ésta" en la segunda frase del apartado b) del párrafo 1 del artículo II se refiere a la *fase general de importación*). Como confirmó el Órgano de Apelación en *Chile - Sistema de bandas de precios*, los derechos de aduana propiamente dichos se establecen únicamente con arreglo a la primera frase, y otros derechos y cargas con arreglo a la segunda frase. "Con motivo de" se utiliza porque abarca *tanto* las cargas directas como otros "derechos y cargas" indirectos que pueden aplicarse a lo largo del proceso de importación[362] que comienza cuando un producto llega por primera vez a la frontera. Abarca un período más amplio (aunque todavía temporalmente limitado) de la etapa de "importación", y durante ese período pueden establecerse esas otras cargas.[363] Por consiguiente, y dadas las diferencias de contexto entre el artículo XI y el párrafo 1 b) del artículo II, las expresiones "*on their importation*" ("al ser importados") y "*on the importation*" ("a la

[360] Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 97, 189, 197 y 203 del Grupo Especial; observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 197 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 41; respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 84, 97 y 98, 100 y 203 del Grupo Especial; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 246 del Grupo Especial; respuesta del Canadá a la pregunta 203 del Grupo Especial, y observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 197 del Grupo Especial.

[361] Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 203 del Grupo Especial.

[362] Respuesta del Canadá a la pregunta 197 del Grupo Especial.

[363] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 27 a 29.

importación") no pueden considerarse como sinónimas por el hecho de que contengan la palabra "*on*".[364]

7.171 **China** discrepa de los reclamantes en lo que respecta a la utilidad de comparar el texto de las frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II con objeto de definir su respectivo alcance. Explica que si bien los términos adolecen de no poca ambigüedad, la explicación más probable del uso de una fórmula distinta en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II es que los *tipos* de cargas en cuestión ("los demás derechos o cargas") son de naturaleza más variada que los "derechos de aduana propiamente dichos", objeto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II. Un "derecho de aduana propiamente dicho" es un derecho *ad valorem* o específico que un Miembro está autorizado a imponer por razón de la importación del producto. Ocurre un solo acontecimiento que activa el derecho del Miembro a imponer el derecho de aduana propiamente dicho, así como la obligación del importador de pagarlo y ese acontecimiento es la importación del producto en el territorio aduanero. Esto, sin embargo, no significa que el derecho de aduana propiamente dicho tiene que recaudarse en el *momento o el lugar* de la importación. En contraste, la aplicación de "los demás derechos o cargas" puede depender de otras condiciones o hechos más específicos que activan el derecho a imponer la carga y la obligación de pagarla. Esos hechos o condiciones se especificarían en la Lista de concesiones del Miembro. Como esos hechos o condiciones son más variados, es posible que los redactores utilizaran las palabras "con motivo de" en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II para reflejar esa circunstancia.[365]

7.172 Tras poner de relieve la similitud entre las expresiones "*on their importation*" ("al ser importados") en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 y "*on the importation*" ("a la importación") en el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994, China aduce también que la jurisprudencia sobre la delimitación entre el párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI es, por dos razones, muy pertinente para el presente caso. En primer lugar, porque pone de relieve la importancia que en esta diferencia tiene la cuestión previa de la clasificación de las medidas impugnadas en relación con el artículo II o el artículo III demostrando que el alcance del artículo XI debe interpretarse en relación con el alcance del artículo III de manera que se mantenga la distinción entre esos dos artículos separados del GATT de 1994, evitando al mismo tiempo que uno u otro artículo resulte superfluo o inútil. Además, esas disposiciones se tienen que interpretar de manera que se mantenga lo que el Órgano de Apelación ha llamado "la distinción que normalmente se efectúa en el GATT entre restricciones que afectan a la importación de productos (es decir, medidas en frontera) y las restricciones que afectan a los productos importados (es decir medidas internas)". El mismo razonamiento cabe aplicar a la delimitación entre los artículos II y III, y pasarlo por alto tendría por efecto reducir *a la inutilidad* el derecho de un Miembro a imponer derechos de aduana de conformidad con su Lista de concesiones. En segundo lugar, esa jurisprudencia establece la interpretación del término "*on*". En el asunto *India - Automóviles*, el Grupo Especial constató que "el sentido corriente de la palabra '*on*' ('a') en lo tocante a una descripción de la relación que debería existir entre la medida y la importación del producto, incluye '*with respect to*', '*in connection, association or activity with or with regard to*' ('con respecto a', 'en conexión, asociación o actividad con o en relación con')". Esto respalda la interpretación de las palabras "*on their importation*" propugnada por China en el sentido de que abarca las cargas que un Miembro recauda por razón de (o "con respecto a" o "en conexión, asociación o actividad con") la importación de un producto, con independencia del momento o el lugar exactos en que la carga se recauda.[366]

[364] Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 203 del Grupo Especial.
[365] Respuesta de China a la pregunta 97 del Grupo Especial. Véanse también las respuestas de China a las preguntas 96 a), 96 b), 100 y 197 del Grupo Especial.
[366] Respuesta de China a la pregunta 203 del Grupo Especial.

Examen del Grupo Especial

7.173 El **Grupo Especial** recuerda, en primer lugar, su constatación provisional, expuesta en el párrafo 7.166 *supra*, de que los términos "al ser importados [los productos]" y "en el territorio" que figuran en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 sugieren que un "derecho de aduana propiamente dicho" es una carga con respecto a la cual la obligación de pagar se basa en el producto tal como éste entra en el territorio aduanero de otro Miembro. Recordamos asimismo que hemos hecho especial hincapié en el elemento estrictamente temporal que conlleva la palabra "*on*" en el texto inglés de esa frase, que indica que un "derecho de aduana propiamente dicho" tiene que establecerse sobre la base de una mercancía tal como es en el momento de la importación.

7.174 La *segunda frase* del párrafo 1 b) del artículo II dispone lo siguiente:

> "Dichos productos estarán también exentos de todos los demás derechos o cargas de cualquier clase *aplicados a la importación o con motivo de ésta* que excedan de los aplicados en la fecha de este Acuerdo o de los que, como consecuencia directa y obligatoria de la legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente." (sin cursivas en el original)

7.175 Observamos que el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 alude a dos tipos de cargas: "derechos de aduana propiamente dichos", a los que se hace referencia en la *primera frase*, y "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase" a que se hace referencia en la *segunda frase*. Esto indica que esas cargas, si bien figuran en el mismo párrafo del mismo artículo, están reguladas de manera distinta. Así lo ha confirmado el Órgano de Apelación, que afirmó que "los derechos de aduana propiamente dichos se rigen por la *primera* oración del párrafo 1 b) del artículo II; no tienen que ver con la *segunda* oración".[367] De manera análoga, consideramos que el uso de las palabras "al ser importados" en la primera frase, y el de las palabras "a la importación o con motivo de ésta" en la segunda frase también sugiere una diferencia en el alcance de los "derechos de aduana propiamente dichos" y "los demás derechos y cargas". Por consiguiente, cualquier interpretación que atribuya el *mismo sentido* a esas dos expresiones amenazaría con reducir a la inutilidad la intención de los redactores del GATT de 1994 de regular los "derechos de aduana propiamente dichos" y "todos los demás derechos y cargas de cualquier clase" de manera distinta.

7.176 China observa, si bien en el contexto del párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994, que otros grupos especiales interpretaron que la preposición "*on*", tal como figura en el párrafo 1 del artículo XI, significaba "con respecto a" o "en conexión, asociación o actividad con".[368]

---

[367] Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 156.

[368] Observamos que en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos* el Grupo Especial dijo que no estaba convencido "de que el requisito de fianza sea una restricción 'a la importación' de cigarrillos. El párrafo 1 del artículo XI del GATT no abarca todo tipo de restricciones sino sólo aquellas que imponga o mantenga un Estado Miembro 'a la importación' (o a la exportación) de productos" (párrafo 7.258). Remitiéndose al *The New Shorter Oxford English Dictionary*, el Grupo Especial afirmó seguidamente que:

> "En la expresión 'a la importación' -leída en el contexto de un artículo que se titula 'Eliminación general de las restricciones cuantitativas'- el sentido corriente de la palabra '*on*' ('a') indica que se trata de una preposición que denota una relación. En ese sentido, la expresión '*on the importation*' ('a la importación') sería similar a la frase '*with respect to the importation*' ('con respecto a la importación')." (*Ibid*.; no se reproduce la nota de pie de página.)

Los reclamantes aducen que la conclusión a que llegaron otros grupos especiales sobre los sentidos corriente, contextual e intencional de la expresión "a la importación" en el párrafo 1 del artículo XI no puede transferirse automáticamente a la interpretación de las palabras "*on their importation*" ("al ser importados") y "*on or in connection with the importation*" ("a la importación o con motivo de ésta") en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

7.177 Compartimos la opinión de los reclamantes. En contraste con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, en el que los "derechos de aduana propiamente dichos" y "los demás derechos y cargas" se abordan en dos frases separadas -frases primera y segunda del párrafo 1 b) del artículo II-, el párrafo 1 del artículo XI regula en la misma frase las obligaciones de los Miembros por lo que respecta a las diversas restricciones cuantitativas.[369] Esto confirma la necesidad de dar sentido a la diferencia deliberada entre los "derechos de aduana propiamente dichos" y "los demás derechos o cargas" en el párrafo 1 b) del artículo II. Encontramos también un contexto útil para nuestra interpretación a esos efectos en el párrafo 1 del artículo I y el párrafo 1 a) del artículo VIII del GATT de 1994. Observamos, en primer lugar, que esas disposiciones, que también tratan cuestiones fiscales, utilizan la expresión "*on* or *in connection with importation*" ("a las importaciones ... *o* en relación con ellas")[370], no únicamente "*on importation*". Esto parece indicar que se quiso atribuir un alcance más amplio a esas disposiciones, y de ahí la elección de un texto más amplio.[371] Si los redactores del GATT hubieran considerado que la expresión "*on importation*" era sinónima de la expresión "*in connection with importation*", con independencia del contexto en que esas expresiones figuran, simplemente habrían utilizado una u otra, pero no ambas. Lo mismo cabe decir, a nuestro juicio, por lo que respecta al párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

Después, en el asunto *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, el Grupo Especial constató que esa conclusión estaba confirmada por la siguiente declaración del Grupo Especial que se ocupó del asunto *India - Automóviles*:

> "El sentido corriente de la palabra '*on*' ('a') en lo tocante a una descripción de la relación que debería existir entre la medida y la importación del producto, incluye '*with respect to*', '*in connection, association or activity with or with regard to*' ('con respecto a', 'en conexión, asociación o actividad con o en relación con') ... en el contexto del párrafo 1 del artículo XI la expresión 'restricciones a la importación' significa una restricción 'relacionada con' o 'en conexión con' la importación del producto." (*Ibid*.; no se reproducen las notas a pie de página en la cita del párrafo 7.257 del informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*.)

Observamos, no obstante, que en el asunto *India - Automóviles* el Grupo Especial sólo utilizó la definición de "*on*" que figura en el *Webster's New Encyclopedidc Dictionary* (véase la nota 421 al párrafo 7.257 del informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*). Observamos asimismo que en el asunto *CE - Azúcar* (párrafos 7.274 y 7.275) el Grupo Especial aplicó el mismo criterio que en el asunto *India - Automóviles* al interpretar el sentido de las palabras "a la exportación" que figuran en el párrafo 1 c) del artículo 9 del *Acuerdo sobre la Agricultura*, y concluyó que "no es preciso que un pago 'a la exportación' esté 'supeditado' a la exportación, sino que basta con que esté 'en conexión' con las exportaciones" (párrafo 7.275).

[369] Es decir: prohibiciones o restricciones, distintas de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas, aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación o por medio de otras medidas.

[370] Observamos asimismo que en el párrafo 4 del artículo VIII sólo se utilizan las palabras "en relación con", pero esa disposición es un corolario del párrafo 1 a) del artículo VIII.

[371] El párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994, por ejemplo, se aplica a "los derechos de aduana y cargas *de cualquier clase*", a "*todos* los reglamentos y formalidades", así como a "*todas* las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 4 del artículo III". El párrafo 1 a) del artículo VIII se aplica a "*todos* los derechos y cargas *de cualquier naturaleza que sean*, distintos de los derechos de importación y de exportación y de los impuestos a que se refiere el artículo III".

7.178 De hecho, el texto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 indica claramente que los "derechos de aduana propiamente dichos", en el sentido de esa disposición, *sólo* son aplicables a los productos "al ser" importados, mientras que se alude a "los demás derechos y cargas" como los impuestos "a la importación o con motivo de ésta". En el presente contexto, interpretar que "*on*" también significa "*in connection with*" ("en conexión con") (o cualquier otro sentido similar) anularía esa diferencia. Sin embargo, las normas generales de interpretación consagradas en la *Convención de Viena* nos obligan a "dar sentido y efecto a todos los términos del tratado", por lo que "no tenemos libertad para adoptar una lectura que haga inútiles o redundantes cláusulas enteras de un tratado".[372] Por tanto, este análisis contextual confirma nuestra conclusión, expuesta en el párrafo 7.165 *supra*, de que el sentido corriente de la palabra "*on*" en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 tiene una connotación *estrictamente temporal*.[373]

Práctica ulteriormente seguida

7.179 **China** aduce que hay una práctica generalizada y coherente entre los Miembros de la OMC que demuestra que una carga se impone "a la importación" de un producto si la carga guarda una relación objetiva con la administración y la exigencia del cumplimiento de una obligación aduanera válida.[374]

7.180 China se remite a ese respecto a la práctica de los Estados Unidos, indicando que las autoridades aduaneras no están obligadas a adoptar una determinación definitiva en materia de clasificación y a establecer los derechos pagaderos hasta un año después de que la mercancía ha entrado en el territorio aduanero de los Estados Unidos. China describe además prácticas de otros Miembros de la OMC que aplican procedimientos aduaneros con arreglo a los cuales la recaudación de los derechos de aduana tiene lugar después del momento de la importación. China se refiere en particular a Australia, el Canadá, las Comunidades Europeas, la India y Nueva Zelandia.[375] Pone además de relieve muchas circunstancias especiales en otros Miembros en virtud de las cuales los derechos pueden establecerse después del momento o el lugar de la importación, entre ellas:

> "el pago de derechos sobre productos importados que entran en tránsito pero que posteriormente quedan en libre circulación, el pago de derechos sobre productos importados que no cumplen las condiciones para una importación temporal libre de derechos, y el pago de derechos sobre productos importados que no cumplen las condiciones en materia de perfeccionamiento activo y reexportación. Estos son ejemplos de mercancías que entran en el territorio aduanero con sujeción a una condición, a menudo garantizada por una fianza, y que pueden ser objeto de un trato aduanero distinto con posterioridad 'al momento o [con independencia del] lugar de la importación' si no se utilizan de conformidad con la condición estipulada".[376]

7.181 Los **reclamantes**, por su parte, no están de acuerdo en que existe una práctica ulteriormente seguida que respalda la interpretación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT

---

[372] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 27. Véanse también los informes del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 15; *Canadá - Productos lácteos*, párrafo 133; y *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 549.

[373] Nuestra conclusión habría sido la misma aunque nos hubiéramos visto obligados a escoger cuál de los dos sentidos corrientes alternativos de "*on*" que hemos identificado *supra* en el párrafo 7.158 daría eficacia a ese término tal como se utiliza en el contexto de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

[374] Primera comunicación escrita de China, párrafos 63 a 67.

[375] *Ibid.*, párrafo 65.

[376] *Ibid.*, párrafo 66.

de 1994 propugnada por China. Las **Comunidades Europeas** aducen que los ejemplos de China se basan en las normas en vigor sobre el cobro de la deuda aduanera posterior al despacho, que no guardan relación alguna con la clasificación arancelaria propiamente dicha que tiene lugar en la frontera en el momento de la importación. En otras palabras, la imposición y la percepción de derechos de aduana siempre tiene lugar sobre la base de la *condición de las mercancías en el momento de la importación*, o, en otras palabras, *tal como se presentan en la frontera*.[377] Los **Estados Unidos** discrepan de la caracterización que China hace de la práctica estadounidense, porque la imposición de derechos de aduana en los Estados Unidos tiene lugar en el momento de la importación de las mercancías que entran en los Estados Unidos. Los derechos y la obligación de pagarlos se establecen sobre la base de la mercancía importada cuando la embarcación importadora u otro medio de transporte llega a los Estados Unidos. Los derechos adicionales pagaderos no se basan en la utilización de las mercancías después de su entrada en los Estados Unidos.[378] Además, con respecto a los otros ejemplos presentados por China[379], los Estados Unidos indican que esos Miembros permiten que la determinación definitiva de los derechos pagaderos tenga lugar después de que las mercancías han sido importadas[380], lo cual, sin embargo, es fundamentalmente distinto de las medidas de China, que modifican el nivel de una carga sobre la base de los umbrales de contenido nacional en una operación de fabricación interna.[381] El **Canadá** también responde a los ejemplos concretos[382] presentados por China, e indica que todas las autoridades aduaneras citadas siguen la práctica de examinar las mercancías sobre la base de su condición cuando se presentan en la frontera. Aunque el derecho puede calcularse y pagarse más tarde, las cantidades que se han de satisfacer en concepto de derechos de aduana se basan en dicha evaluación.[383]

7.182 El **Grupo Especial** comienza recordando que el Órgano de Apelación ha constatado que para establecer la "práctica ulteriormente seguida" en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena* tienen que demostrarse los dos elementos siguientes: i) que existe una pauta común, concordante y coherente de actos o pronunciamientos; y ii) que esos actos o pronunciamientos impliquen un acuerdo entre Miembros de la OMC.[384] El Grupo Especial, aplicando ese criterio, no encuentra una Práctica ulteriormente seguida que demuestre el acuerdo de las partes por lo que respecta a la interpretación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 propugnada por China. Las prácticas de otros Miembros descritas por China no son similares a las medidas de China y no respaldan la interpretación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 propugnada por China. Hemos examinado los ejemplos de prácticas

---

[377] Las Comunidades Europeas entienden que lo mismo cabe decir con respecto a los sistemas aduaneros de los Estados Unidos y el Canadá. Indican, además, que incluso en el caso de que en el ordenamiento jurídico de un Miembro de la OMC concreto existiera la práctica de clasificar las mercancías sobre la base de hechos que tienen lugar después de la importación, esa práctica no sería "generalizada y coherente", y, desde luego, no satisfaría el criterio requerido por el párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 32 del Grupo Especial.

[378] Los Estados Unidos indican también que el marco temporal de un año dentro del cual los Estados Unidos verificarán la exactitud de la cuantía de los derechos estimados no es un marco temporal dentro del cual los Estados Unidos pueden imponer derechos de aduana adicionales, salvo que esos derechos se basen en la condición de las mercancías en el momento de su importación. Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32 del Grupo Especial.

[379] En particular los concernientes a Australia, la India y las Comunidades Europeas.

[380] Como la preservación del derecho a verificar la exactitud del origen, la clasificación, la valoración y otros hechos que pueden afectar a la imponibilidad de las mercancías.

[381] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32 del Grupo Especial.

[382] Relativos tanto a la práctica del Canadá como a la de Australia, Nueva Zelandia, la India y las Comunidades Europeas.

[383] Respuesta del Canadá a la pregunta 32 del Grupo Especial.

[384] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 192.

aduaneras de los reclamantes y de otros Miembros presentados por China sobre esta cuestión, y estimamos, como aducen correctamente los Estados Unidos y el Canadá[385], que esas prácticas, de hecho, refuerzan las pruebas de que los Miembros de la OMC imponen los derechos de aduana propiamente dichos sobre la base de la condición de los productos cuando se presentan en la frontera, y que habitualmente *recaudan o establecen* esos derechos después de que los productos han entrado en el territorio aduanero del país importador. Esto respalda nuestra conclusión *supra* de que el sentido corriente de las palabras "al ser importados" en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 indica un *elemento estrictamente temporal*.

7.183 Por lo que respecta a las "circunstancias especiales" mencionadas por China cabe señalar que dichas circunstancias normalmente se aplican a mercancías que *no* han entrado y que no se tiene intención de introducir en el mercado interior de un Miembro. Los derechos se aplican si en última instancia las mercancías entran en el mercado interior del Miembro de que se trate, no si las mercancías no se "utilizan" de conformidad con una condición estipulada. Normalmente, en esos casos los productos no son reclasificados, y los nuevos tipos arancelarios no se aplican sobre la base de algo que tenga lugar dentro del territorio del Miembro importador. Las palabras que la propia China utiliza para describir esas circunstancias son significativas: China se refiere a mercancías "en tránsito"; mercancías importadas con carácter "temporal"; y mercancías importadas para "perfeccionamiento y reexportación". Ninguno de esos conceptos implica que las mercancías están destinadas a venta o uso en el mercado interior. En nuestra opinión, las circunstancias descritas por China no son, por consiguiente, análogas a la carga impuesta en virtud de las medidas de China. Así lo demuestra el artículo 30 del Decreto Nº 125[386], el cual, en contraste con el resto de esa medida, y de manera similar a las "circunstancias especiales" citadas por China, indica que el Decreto Nº 125 *no* es aplicable a los fabricantes de automóviles situados en una zona bajo control aduanero, en una zona de elaboración para la exportación o en otras zonas bajo control aduanero, *a no ser que* utilicen partes de automóviles importadas para montar vehículos automóviles que se venden en el mercado nacional.

Conclusión

7.184 Concluimos, por consiguiente, que el sentido corriente de las palabras "al ser importados" en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, consideradas en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del GATT de 1994, conlleva un *elemento estricta y precisamente temporal* que no puede pasarse por alto. Esto significa que la obligación de pagar derechos de aduana propiamente dichos está vinculada al producto en el momento en que entra en el territorio de otro Miembro.[387] Si el derecho a imponer derechos de aduana propiamente dichos -y la obligación del importador de pagarlos- nace debido a la importación del producto en el momento mismo en que entra en el territorio de otro Miembro, los derechos de aduana propiamente dichos tienen que estar necesariamente relacionados con la condición del producto en ese momento singular.[388] Es en ese momento, y sólo en ese momento, cuando nace la obligación de pagar esa carga. Como afirmó el Órgano de Apelación en *CE - Productos avícolas*, "la obligación de pagar derechos de aduana ... se hace efectiva *cuando* un producto *entra* en el territorio aduanero, pero *antes* de que entre en el

[385] Respuestas del Canadá a las preguntas 32 y 116 del Grupo Especial; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32 del Grupo Especial.

[386] Véase la nota 213 al párrafo 7.40 *supra*.

[387] Como China reconoce, "ocurre un solo acontecimiento que activa el derecho del Miembro a imponer el derecho de aduana propiamente dicho, así como la obligación del importador de pagarlo, y ese acontecimiento es la importación del producto en el territorio aduanero". (Respuesta de China a la pregunta 97 del Grupo Especial.)

[388] Recordamos a ese respecto nuestra constatación, en el párrafo 7.155 *supra*, de que las definiciones de "importación" que figuran en el diccionario aluden a ella como *una* "acción" o *un* "acto", en singular, y no a *varias* "acciones" o "actos", en plural.

mercado interior".[389] Y cualquier acto contemporáneo o ulterior del país importador para velar por la observancia, establecer o reestablecer, imponer o recaudar derechos de aduana propiamente dichos ha de tener lugar sobre la base de la condición de la mercancía en ese momento.

7.185 Esta conclusión está en consonancia con nuestras constataciones, expuestas en los párrafos 7.126 a 7.133 *supra*, sobre el alcance de la expresión "impuestos interiores u otras cargas interiores" que figura en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. En contraste con lo que sucede en el caso de los derechos de aduana propiamente dichos, la obligación de pagar cargas interiores no nace debido a la importación del producto en el momento mismo en que entra en el territorio de otro Miembro, sino debido a factores internos (por ejemplo, porque el producto se revendió en el plano interno o porque se utilizó en el plano interno), que tienen lugar después de que el producto ha sido *importado* en el territorio de otro Miembro. La condición de la mercancía *importada*, que no corresponde necesariamente a su condición en el momento de la *importación*, parece ser el fundamento pertinente para establecer esa carga interior. La distinción entre los derechos de aduana propiamente dichos y las cargas interiores, que tiene una "importancia fundamental"[390], se oscurecería si la obligación de pagar un derecho de aduana propiamente dicho pudiera nacer sobre la base de la condición del producto *después de* la importación, y no de su condición en el momento de la *importación* (es decir, "al ser importado").[391]

7.186 A este respecto, esa interpretación sirve para garantizar "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio", lo que es un objeto y fin reconocido del Acuerdo sobre la OMC.[392] Es más, esa previsibilidad y seguridad de las concesiones arancelarias se vería socavada si los derechos de aduana propiamente dichos no se basaran en el producto tal como es en el momento de la importación, sino en factores que tengan lugar en el plano interno.

7.187 Encontramos también apoyo a nuestra opinión en la constatación del Órgano de Apelación, en *CE - Trozos de pollo*, de que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión

---

[389] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos avícolas*, párrafo 145 (sin cursivas en el original). Observamos que en esa frase el Órgano de Apelación incluyó también las "cargas internas". Sin que ello suponga evaluar si la inclusión de las "cargas internas" en el sentido de esa frase estaba justificada, estimamos que esa inclusión no menoscaba la importancia que atribuimos a esta declaración tal como se aplica a los "derechos de aduana".

[390] Véase el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 5.4 y 5.7.

[391] Por esa razón, discrepamos de los argumentos de China de que "la terminación de ese proceso es la que marca el punto de inflexión entre discriminación admisible al amparo del artículo II y discriminación inadmisible con arreglo al artículo III", y de que "las importaciones han 'abonado[] los derechos de aduana correspondientes' cuando se han completado todas las formalidades aduaneras y las mercancías se encuentran en libre práctica en el territorio aduanero". (Respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial.) En nuestro análisis *supra* no encontramos fundamento alguno en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, ni en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, en apoyo del argumento de que lo que marca esa frontera es la terminación del proceso de importación. De hecho, el argumento de China parece estar en contradicción con su propia explicación de que la carga recaudada de conformidad con el artículo 29 del Decreto Nº 125 sobre las partes importadas por terceros proveedores, que considera se encuentran en libre circulación en China, libres de formalidades aduaneras y no sujetas a control aduanero, está pese a ello comprendida en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 en cuanto que está objetivamente relacionada con la clasificación adecuada de las partes y componentes importados. Véase el párrafo 7.114, *supra*.

[392] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

cuando se presenta para su clasificación en la frontera".[393] Somos muy conscientes de que esa declaración atañe a la cuestión de la clasificación, no al alcance de los "derechos de aduana propiamente dichos" *per se*. No obstante, estimamos que la misma declaración ofrece algún apoyo contextual para resolver la cuestión sometida a nuestra consideración. Los reclamantes se refirieron a esa declaración del Órgano de Apelación en el contexto del examen de si la carga está comprendida en el sentido del artículo II o del artículo III del GATT[394], y la propia China hizo hincapié en el vínculo entre la clasificación arancelaria y ese examen.[395]

7.188 Esto, sin embargo, no significa que aceptemos el argumento de China de que el SA, incluidas sus reglas interpretativas, justifica la imposición de los supuestos "derechos de aduana propiamente dichos" a las partes de automóviles sobre la base de su montaje interno definitivo para formar vehículos automóviles. A nuestro juicio, China no ha explicado por qué las normas interpretativas de otro acuerdo internacional -el SA- son el factor determinante del alcance del término de un tratado en litigio en el marco de los Acuerdos de la OMC. Más importante aún, incluso si basáramos nuestra resolución en la presente sección de estos informes en los supuestos derechos conferidos por el SA, cosa que no haremos, nos atendríamos a nuestro deber de no dar lugar al "aumento o la reducción de los derechos y obligaciones establecidos en los Acuerdos abarcados".[396]

7.189 Encontramos apoyo y confirmación en las constataciones del Grupo Especial del GATT encargado del asunto *CEE - Piezas y componentes*, que rechazó el argumento de la CEE de que los derechos antielusión en litigio eran derechos de aduana comprendidos en el ámbito de aplicación del párrafo 1 b) del artículo II, y no impuestos o cargas interiores sujetos a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo III. El Grupo Especial del GATT afirmó lo siguiente:

> "El Grupo Especial observó que, según el apartado 10 a) del artículo 13, los derechos antielusión se aplican 'a los productos que se comercialicen en la Comunidad tras haber sido montados o producidos en la Comunidad'. Esos derechos se aplican pues, como explicó la CEE ante el Grupo Especial, no a las piezas y materiales importados sino a los productos acabados y montados o producidos en la CEE. No se aplican por el hecho de que el producto sea importado, ni en el momento o en el lugar de su importación ... *Lo que cuenta*, según el texto de esas disposiciones, no es el objetivo de política económica atribuido a la carga sino *el hecho de que el adeudo de ésta se*

[393] *Ibid.*, párrafo 246.

[394] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 186 del Grupo Especial; respuesta del Canadá a la pregunta 187 del Grupo Especial; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 186 del Grupo Especial.

[395] Véase, por ejemplo, la respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial: "Esto lleva a China a la cuestión de clasificación arancelaria que es el meollo de la presente diferencia" y "la cuestión fundamental en cuanto a las obligaciones de China en el marco del artículo II y su Lista de concesiones es si China puede o no interpretar el término 'vehículos automóviles' de esta forma, y establecer un proceso aduanero para dar efecto a esta interpretación".

[396] Párrafo 2 del artículo 3 del ESD. Además, aunque examináramos los argumentos de China sobre la base de las normas clasificatorias en el marco del SA, como se detalla en la parte VII.D.3 de estos informes, no debe interpretarse que los términos arancelarios "vehículos automóviles" incluyen las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones. Por consiguiente, los argumentos esgrimidos por China a este respecto no cambiarían nuestra interpretación, basada en los principios de la *Convención de Viena*, del alcance de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. De hecho, observamos que nuestra constatación, en esta sección, sobre el sentido de las palabras "al ser importados" en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 y nuestra constatación, en la sección VII.D.2 a) ii), sobre el sentido de las palabras "éste presente" en la RGI 2 a) no parecen ser contradictorias.

> *produzca por la importación o en el momento o lugar de la importación*, o bien el de que ésta sea recaudada en el plano interno."[397] (sin cursivas en el original)

7.190 Convenimos también con el Grupo Especial encargado del asunto *CEE - Piezas y componentes* en que el mero hecho de que una carga se *describa en la legislación interna* como un "derecho de aduana propiamente dicho", o de que el país importador considere que la mercancía no está en *libre circulación* (y está, por consiguiente, bajo *control aduanero*), o incluso el *objetivo de política económica de la carga*, no son factores decisivos para caracterizarla como una "carga en frontera" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, porque de lo contrario los Miembros podrían determinar por sí mismos qué disposiciones serían las aplicables a esas cargas. Estimamos asimismo, por la misma razón, que el hecho de que una carga sea administrada por una *autoridad aduanera* no es determinante de su naturaleza.[398]

7.191 Además, China sostiene que para considerar que una carga es un derecho de aduana propiamente dicho en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 no es necesario que esa carga se *imponga, recaude o establezca* necesariamente en la frontera ni en el momento en que las mercancías cruzan la frontera para entrar en el territorio del país importador. No percibimos discrepancias sobre esta cuestión entre las partes en esta diferencia. De hecho, como reconocen los propios reclamantes, si bien en diversos grados[399], observamos que en la práctica es habitual que las autoridades aduaneras de los Miembros de la OMC *recauden o establezcan* derechos de aduana después de que las mercancías han atravesado físicamente la frontera. Somos conscientes de que la práctica aduanera en general, y la concerniente a la importación en particular, puede ser frecuentemente un proceso complejo "durante el cual debe efectuarse una serie de pasos".[400] El mero crecimiento del volumen de mercancías que cruzan las fronteras de los países Miembros de la OMC cada día contribuye sin duda a esa complejidad. Esa realidad, como reconocen los propios reclamantes, puede en determinados casos hacer muy difícil que una autoridad aduanera ejecute y finalice todos los actos de aduana, con inclusión del establecimiento, el cálculo y la recaudación definitivos de los derechos de aduana, en el momento y el lugar mismos en que las mercancías cruzan la frontera para entrar en el territorio aduanero de un Miembro de la OMC.[401] Sin embargo,

---

[397] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.5.

[398] Véase *ibid.*, párrafos 5.6 y 5.7. Véase también el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de 1916 (Japón)*, párrafo 6.53 (y su nota 464), 6.58 (y su nota 461), 6.134 (y su nota 504) y 6.152 a) (y su nota 518).

[399] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 139; Primera declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafos 25 y 26; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 87 del Grupo Especial; respuesta del Canadá a la pregunta 87 del Grupo Especial.

[400] Informe del Grupo Especial, *Turquía - Arroz*, párrafo 7.127. Además, la "UNCTAD calcula que en una transacción aduanera media intervienen entre 20 y 30 partes diferentes, 40 documentos, 200 elementos de datos (30 de los cuales se repiten 30 veces como mínimo) y la necesidad de volver a escribir, por lo menos una vez más, entre el 60 y el 70 por ciento de todos los datos." (http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min99_s/spanish/about_s/15facil_s.htm).

[401] La finalización de los actos de aduana en un solo momento no es necesariamente un aspecto restringido a la cuestión sometida a nuestra consideración en el marco del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Observamos que aparentemente otros Acuerdos abarcados reconocen que la finalización de determinados actos de aduana no es necesariamente contemporánea de la razón que activó esos actos. Por ejemplo, el Acuerdo sobre la Aplicación del Artículo VII del GATT de 1994 (*Acuerdo sobre Valoración en Aduana*) alude a posibles demoras necesarias en la "determinación definitiva" del valor en aduana de las mercancías importadas (artículo 13) o al derecho de las administraciones aduaneras a "comprobar la veracidad o la exactitud de toda información, documento o declaración presentados a efectos de valoración en aduana" (artículo 17). De manera análoga, el Acuerdo SMC alude a la obligación de mantener "tribunales o procedimientos judiciales, arbitrales o administrativos destinados, entre otros fines, a la pronta revisión de las medidas administrativas vinculadas a las determinaciones definitivas y a los exámenes de las determinaciones"

discrepamos de la proposición de que esas prácticas aduaneras habituales significan que no puede considerarse que las mercancías han sido "importadas", y en consecuencia no pueden beneficiarse de la protección de la obligación de trato nacional establecida en el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, simplemente porque se ha producido una demora en el establecimiento, cálculo y/o recaudación definitivos de los derechos de aduana. A nuestro juicio, lo decisivo para determinar si una carga es un derecho de aduana propiamente dicho es si la carga se impone a los productos "al ser importados en el territorio", como hemos establecido *supra* en los párrafos 7.184 y 7.185.

7.192 En resumen, y basándonos en su sentido corriente y en su contexto, concluimos que la expresión "derechos de aduana propiamente dichos", en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, alude a los derechos impuestos a las mercancías en el momento de su "importación" en el territorio aduanero de un Miembro importador, y debe interpretarse de manera más restringida que "los demás derechos o cargas" a que se hace referencia en la segunda frase del párrafo 1 b) del artículo II, que se aplican "a la importación [de las mercancías] o con motivo de ésta".

7.193 Examinaremos a continuación las expresiones "cargas interiores" y "derechos de aduana propiamente dichos" teniendo en cuenta el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y del GATT de 1994, en general, y de los artículos II y III del GATT de 1994, en particular.

Objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994

Argumentos de las partes

7.194 Los **reclamantes** manifiestan preocupaciones sistémicas en el sentido de que si se acepta con carácter general que la elaboración y fabricación de productos después de la importación en el territorio de un Miembro constituye un paso intermedio anterior a la clasificación arancelaria, las obligaciones básicas del GATT de 1994 en materia de trato nacional con arreglo al artículo III quedarían reducidas a la inutilidad.[402]

7.195 Los **Estados Unidos** aducen además que lo que determina si una obligación establecida por un Acuerdo abarcado es aplicable no es la manera en que el Miembro clasifica su medida; lo que importa es el contenido de la medida. De lo contrario vaciaría de contenido a las obligaciones básicas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III del GATT de 1994.[403]

7.196 El **Canadá** sostiene que China, utilizando (selectivamente y fuera de contexto) la conducta de los Miembros y el SA para clasificar indebidamente los productos, reduciría sistemáticamente el alcance de las disposiciones del GATT de 1994 en materia de trato nacional.[404] El Órgano de Apelación ha afirmado claramente que en términos generales el objetivo del artículo III es evitar el proteccionismo en la aplicación de medidas reglamentarias e impuestos interiores. No obstante, si un Miembro puede ampliar su examen del carácter de una mercancía importada hasta algún momento no

---

sobre derechos compensatorios (artículo 23). Por último, el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (*Acuerdo Antidumping*) estipula, entre otras cosas, que la determinación de la cantidad definitiva que deba satisfacerse en concepto de derechos antidumping, cuando éstos se establezcan sobre una base retrospectiva, se efectuará lo antes posible, normalmente en un plazo de 12 meses, y en ningún caso más de 18 meses, a contar desde la fecha en que se haya formulado una petición de fijación definitiva de la cuantía del derecho antidumping (párrafo 3.1 del artículo 9).

[402] Véase, por ejemplo, la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 140; respuestas a las preguntas 78 y 109 del Grupo Especial.

[403] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 3.

[404] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 6.

definido posterior a la importación física a fin de evaluar en qué modo o por quién es utilizada la mercancía, cualquier criterio con arreglo al artículo III se convierte en un ejercicio de relativismo.

7.197 **China** aduce que el artículo II del GATT de 1994 permite a las autoridades aduaneras tratar la compleja relación entre artículos completos y partes de esos artículos en forma compatible con el SA y de manera que permita que las autoridades aduaneras puedan dar eficacia al contenido de una serie de transacciones de importación con preferencia a su forma.[405] A juicio de China, la única laguna que es preciso colmar es la posición de los reclamantes de que los importadores pueden eludir el pago de los derechos más elevados aplicables a los artículos completos simplemente por la forma en que estructuran sus importaciones. Esta posición arbitraria, en la que la forma prevalece sobre el contenido, es el único argumento que en este procedimiento plantea un riesgo sistémico para el GATT, es decir, para la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias en el marco del artículo II. Los problemas regulados en el artículo II y en el artículo III tienen la misma dignidad e importancia en el sistema del GATT. De la misma manera que el artículo II no permite a los Miembros adoptar medidas que sean incompatibles con las obligaciones que les corresponden en virtud del artículo III, el artículo III no prohíbe a los Miembros adoptar medidas que sean compatibles con los derechos que les corresponden en virtud del artículo II.[406] El artículo II prevé un tipo especial de discriminación contra los productos importados -la aplicación de derechos de aduana propiamente dichos a los que no están sujetos los productos nacionales-. Los Miembros pueden aplicar esos derechos a los productos de otros Miembros "al ser importados" en el territorio aduanero, y de conformidad con los límites consolidados en sus Listas de concesiones. Sin embargo, una vez "importados" los productos, éstos quedan sujetos a los principios básicos de no discriminación establecidos en el artículo III.[407]

Examen del Grupo Especial

7.198 El **Grupo Especial** examina ahora las expresiones "cargas interiores" y "derechos de aduana propiamente dichos" a la luz del objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y del GATT 1994 en general.[408] Como observó el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, uno de los objetos y fines del GATT de 1994 y del Acuerdo sobre la OMC en general es velar por "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".[409] Recordamos asimismo la constatación del Grupo Especial de que el párrafo 1 del artículo 31 de la *Convención de Viena* no excluye necesariamente, que se tenga en cuenta el objeto y fin de un término específico de un tratado, si hacerlo ayuda al interprete a determinar el objeto y fin del conjunto del tratado.[410]

7.199 Al abordar la cuestión sometida a nuestra consideración, a saber, cuáles son los elementos que distinguen las "cargas interiores" en el sentido del párrafo 2 del artículo III de los "derechos de aduana propiamente dichos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II, nos parece también útil la siguiente declaración del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*:

> "la distinción entre derechos de importación y derechos interiores es de importancia fundamental porque el Acuerdo General regula diferentemente los derechos de aduana,

[405] Respuesta de China a la pregunta 38 del Grupo Especial.
[406] Respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial.
[407] *Ibid.*
[408] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 238.
[409] *Ibid.*, párrafo 243.
[410] *Ibid.*, párrafo 238.

> las otras cargas a la importación y los impuestos interiores: la imposición de 'derechos de aduana propiamente dichos' a efectos de protección está permitida a menos que excedan de las consolidaciones arancelarias; todos los demás derechos o cargas de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta están en principio prohibidos para los artículos consolidados (artículo II.1 b)). Las cargas interiores que discriminan contra los productos importados están prohibidas, tanto si los productos de que se trata están consolidados como si no lo están (artículo III.2)".[411]

7.200 Ese Grupo Especial del GATT concluyó que uno de los objetivos básicos subyacentes en los artículos II y III era "que la discriminación contra los productos de otras partes contratantes sólo revista la forma de derechos de aduana propiamente dichos ... y no la forma de cargas interiores ...".[412] Estamos de acuerdo con la afirmación del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CEE - Piezas y componentes*.

7.201 Como ha aclarado el Órgano de Apelación, un objeto y fin básico del GATT de 1994, tal como se refleja en el artículo II del GATT, es "mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro".[413] Al mismo tiempo, la finalidad global del artículo III es "evitar el proteccionismo en la aplicación de medidas reglamentarias e impuestos interiores".[414] Aunque sirven a sus propios objetos y fines, esas dos disposiciones están también interrelacionadas, de manera que las disciplinas contenidas en ellas están destinadas a velar por "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".[415] Para satisfacer este objeto y fin globales del Acuerdo sobre la OMC, los Miembros están obligados a respetar los límites entre el artículo III y el artículo II del GATT de 1994.

7.202 Por consiguiente, el Grupo Especial tratará de alcanzar ese objetivo al aplicar los elementos que más arriba estimamos diferenciaban los "derechos de aduana propiamente dichos" de las "cargas interiores" a la carga impuesta en virtud de las medidas, con objeto de determinar si se trata de una "carga interior" o de un "derecho de aduana propiamente dicho.

> ¿Es la carga impuesta en virtud de las medidas un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, o una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III?

7.203 El **Grupo Especial** recuerda el argumento de los reclamantes de que la carga impuesta a las partes de automóviles importadas en virtud de las medidas es una carga interior sujeta a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, porque es activada por la utilización efectiva de esas partes en el montaje de vehículos automóviles dentro de China después de

---

[411] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 5.4 y 5.7.
[412] *Ibid.*, párrafo 5.7.
[413] Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 47.
[414] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, páginas 20 y 21 (no se reproducen las notas de pie de página). Véase también el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 204. En el asunto *Italia - Maquinaria agrícola*, el Grupo Especial del GATT también arroja luz sobre el objeto y fin del artículo III al afirmar que "... los redactores del Acuerdo General tuvieron manifiestamente la intención de que los productos importados, después de abonados los derechos de aduana correspondientes, sean tratados de la misma manera que los productos similares de origen nacional; de ser de otro modo se podría conceder una protección indirecta". Informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 11.
[415] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

la importación. Recordamos asimismo que China responde que esa carga es, por el contrario, un derecho de aduana propiamente dicho, porque se impone como condición de -es decir, por razón de- la importación de un producto (parte de automóvil) en el territorio aduanero de China, y porque guarda una relación objetiva con una obligación de pago de derechos que nace por razón de la importación del producto. China aduce que la carga es un derecho de aduana propiamente dicho válido porque contribuye a la aplicación y observancia de la Lista de concesiones de China haciendo efectivas las disposiciones de la Lista de China relativas a los "vehículos automóviles".

7.204 No obstante, más arriba hemos establecido que si la obligación de pagar una carga no se basa en el producto en el momento de la importación, esa carga no podrá ser un "derecho de aduana propiamente dicho" en el sentido de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994: es, por el contrario, una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, con respecto a la cual la obligación de pagar se basa en factores internos.

7.205 En virtud de las medidas, la obligación de pagar la carga[416] nace en el plano interno después de que las partes de automóviles han entrado en el territorio aduanero de China y se han montado/utilizado en la fabricación de vehículos automóviles. El artículo 5 del Decreto Nº 125 estipula, a ese respecto, lo siguiente:

> "La referencia en estas normas a 'partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos' se entenderá en el sentido de que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como vehículos completos *en la etapa de montaje de los vehículos completos*. La referencia a 'partes de automóviles caracterizadas como conjuntos o sistemas' significará que las partes de automóviles importadas deberán caracterizarse como conjuntos o sistemas en la etapa de su montaje como tales." (sin cursivas en el original)

7.206 Además, el artículo 28 del Decreto Nº 125 estipula que "*una vez que* las partes de automóviles importadas hayan sido montadas para formar vehículos completos, el fabricante de automóviles presentará una declaración de los derechos pagaderos a la aduana y ésta ... efectuará la clasificación y la percepción de los derechos".[417]

7.207 También son pertinentes por lo que respecta a la cuestión sometida a nuestra consideración i) el hecho de que la carga se impone a los fabricantes de automóviles, no a los importadores en general (ya sean fabricantes o proveedores); ii) el hecho de que la carga se determina no sobre la base de las partes de automóviles tal como entran en el territorio aduanero de China, sino, en lugar de ello, sobre la base de qué otras partes procedentes de otros países y/o otros importadores se utilizan junto con las mercancías de que se trata para montar un modelo de vehículo; y iii) el hecho de que partes importadas idénticas incluidas en la misma expedición pueden estar sujetas a cargas de distinta cuantía en función del modelo de vehículo en cuya producción utilicen.[418]

---

[416] Por carga en virtud de las medidas se alude tanto a la impuesta con arreglo al artículo 29 del Decreto Nº 125 como a la impuesta en general en virtud de las medidas. Como concluimos en el párrafo 7.115 *supra*, esas cargas no son distintas entre sí.

[417] Sin cursivas en el original. En el párrafo 2.4 de la parte expositiva de estos informes figura información de antecedentes sobre la traducción del artículo 28 del Decreto Nº 125. Por lo que respecta, en términos más generales, al artículo 28, véanse también las respuestas de las partes a la pregunta 304 del Grupo Especial.

[418] Véase el párrafo 7.117 *supra* por lo que respecta a los argumentos de los Estados Unidos sobre esta cuestión.

7.208 Recordamos, además, la explicación de la propia China sobre la carga impuesta en virtud del artículo 29 del Decreto Nº 125 a las partes importadas por un tercero proveedor, que, como hemos concluido *supra* en el párrafo 7.115, no es distinta de la carga impuesta en general en virtud de las medidas. Como hemos afirmado en el párrafo 7.108 *supra*, China ha explicado que las partes de automóviles importadas que el fabricante de automóviles compra a un tercero proveedor en China habrán completado las formalidades aduaneras necesarias y no están ya sujetas a control aduanero, por lo que se encuentran en libre circulación en China. China explicó también que las normas correspondientes a las mercancías en régimen de depósito no son aplicables a las partes de automóviles importadas por un tercero proveedor. Recordamos nuestra conclusión, en el párrafo 7.190 *supra*, de que factores como el "control aduanero" y la "libre circulación" no son decisivos para caracterizar una carga como un derecho de aduana propiamente dicho.[419] Observamos que China sostiene que una carga impuesta en virtud del artículo 29 es pese a ello un derecho de aduana propiamente dicho porque "está objetivamente relacionada con la administración y la exigencia del cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles".[420] Sin embargo, ya hemos establecido más arriba que ese no es el criterio adecuado para determinar si una carga está sujeta a lo dispuesto en la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Como hemos afirmado en el párrafo 7.108 *supra*, la carga impuesta en virtud del artículo 29 está sujeta a la misma serie de normas que las cargas impuestas en general en virtud de las medidas, en el sentido de que la aplicabilidad de la carga impuesta en virtud del artículo 29 se determina sobre la base de los mismos criterios para la determinación de las características esenciales enunciados en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125.

7.209 Por último, no creemos que nuestra conclusión sobre los elementos internos de la carga se vea afectada por el hecho de que con arreglo a las medidas los fabricantes de automóviles estén obligados a hacer una declaración en el momento en que las partes de automóviles importadas entran en China.[421] Ello es así porque esa declaración no se basa en la condición de esas partes en ese momento, sino en su uso interno *previsto* en el montaje de vehículos automóviles.[422] Además, la información que figura en la declaración no es decisiva para determinar la cuantía de la carga, porque esa determinación sólo se hace, como se explica más arriba, en el plano interno, después del montaje.[423] La propia China reconoce a ese respecto que la declaración, así como el requisito de depósito, son simplemente elementos del procedimiento aduanero, y no son decisivos para determinar si la carga es una carga interior o un derecho de aduana propiamente dicho.[424] Por lo que respecta al

---

[419] No obstante, aunque, a efectos de argumentación, esos factores fueran pertinentes para considerar que la carga impuesta en general en virtud de las medidas es un derecho de aduana propiamente dicho, con arreglo a los argumentos de la propia China esos factores no estarían presentes en el caso de la carga impuesta en virtud del artículo 29 del Decreto Nº 125.

[420] Respuesta de China a la pregunta 83 del Grupo Especial.

[421] Artículo 13 del Decreto Nº 125. Véase el párrafo 7.53.

[422] Como se indica en la sección VII.A.1 b) ii) *supra*, una *predicción* tiene lugar en el curso de los procedimientos de autoevaluación y registro de modelos de vehículos. Aparentemente, China está de acuerdo en que esa declaración se hace realmente sobre la base de la intención del fabricante en el momento de la importación (véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 7). Véanse también la Primera declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafo 28; la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 52; la Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 18; y la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 33 a 36. Véase también la declaración oral del Japón en calidad de tercero, párrafo 14.

[423] Véase la respuesta de China a la pregunta 5 del Grupo Especial, nota 2.

[424] Respuesta de China a la pregunta 79 del Grupo Especial. Sin embargo, el Grupo Especial observa que en otros momentos China parece atribuir no poca importancia a la declaración efectuada en el momento de la importación con objeto de respaldar sus argumentos sobre la naturaleza de las medidas. Aduce, por ejemplo, que "demostrará que, contrariamente a lo que afirman los reclamantes, las medidas impugnadas imponen

requisito de depósito sobre las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos, China indica que su finalidad es velar por que el fabricante de automóviles cumpla todas las normas aduaneras pertinentes y pueda satisfacer los pagos aduaneros, y añade que esas partes de automóviles permanecen bajo control aduanero.[425] Sin embargo, el Grupo Especial observa que no hay restricción alguna al uso en el mercado interior de esas partes de automóviles en régimen de depósito[426], por lo que el requisito de depósito parece ser simplemente, como indican los reclamantes, una garantía financiera.[427] En contraste, como aducen correctamente las Comunidades Europeas y el Canadá[428], las partes de automóviles que efectivamente puede considerarse están bajo supervisión aduanera son las descritas en los casos detallados en el artículo 30 del Decreto Nº 125 (por ejemplo, las zonas bajo control aduanero y las zonas de elaboración para la exportación), que están exentas de la aplicación de la medida *salvo que* finalmente entren en el mercado interior de China.[429]

7.210 En suma, basándonos en los elementos arriba expuestos, considerados en su conjunto, y en particular en el hecho de que la carga impuesta en virtud de las medidas está relacionada con el montaje interno de partes de automóviles para formar vehículos automóviles, concluimos que la carga es una carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

7.211 Además, como se indica más arriba, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio", que constituyen un objeto y fin reconocido del Acuerdo sobre la OMC[430], se verían menoscabadas si se considerara que una carga es un derecho de aduana propiamente dicho incluso cuando la obligación de pagarla nace después de que las mercancías ya han entrado en el territorio aduanero de China y han sido montadas para formar mercancías completas del tipo correspondiente. Por consiguiente, compartimos las preocupaciones sistémicas expresadas por los reclamantes en el sentido de que si el montaje de los productos después de su importación en el territorio aduanero de un Miembro pudiera constituir la base de la clasificación arancelaria, el sistema de clasificación arancelaria socavaría la obligación de trato nacional establecida en el artículo III del GATT de 1994, que es uno de los principios básicos de los Acuerdos de la OMC. Esa interpretación oscurecería la distinción fundamental entre las medidas comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo III y las comprendidas en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

---

derechos de aduana propiamente dichos que están condicionados a la entrada de mercancías en China. *Las medidas confieren eficacia a una declaración que se efectúa en el momento de la importación*, sobre la base de la intención demostrada del fabricante de automóviles de importar y montar partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil completo". (Primera comunicación escrita de China, párrafo 7, sin cursivas en el original.)

[425] Respuesta de China a la pregunta 18 del Grupo Especial.

[426] Véase la Segunda comunicación escrita de China, párrafo 116: "... el Decreto Nº 125 permite *el despacho* de las partes de automóviles ..." (sin cursivas en el original).

[427] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 201 del Grupo Especial; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 201 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 38; respuesta del Canadá a la pregunta 201 del Grupo Especial.

[428] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 201 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 38; respuesta del Canadá a la pregunta 201 del Grupo Especial. Véase también la respuesta de China a la pregunta 16 del Grupo Especial.

[429] Véase la respuesta de China a la pregunta 16 del Grupo Especial. Véase también la última frase del párrafo 7.183 *supra*.

[430] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

iii) Conclusión

7.212 Constatamos, por tanto, que los reclamantes han demostrado satisfactoriamente que la *carga* impuesta en virtud de las medidas[431] es una *carga interior* en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

7.213 Pasamos ahora a las alegaciones específicas de los reclamantes de que la carga es incompatible con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. A ese respecto recordamos que en el párrafo 7.104 destacamos que en *Canadá - Publicaciones* el Órgano de Apelación aclaró que el análisis de si una medida es incompatible con esa disposición del GATT de 1994 conlleva un doble criterio: en primer lugar, si los productos importados y los nacionales son *productos similares*, y en segundo lugar si los productos importados están *sujetos a un impuesto superior* al aplicado a los productos nacionales. Si las respuestas a ambas preguntas son afirmativas, existe una infracción de la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[432] Seguidamente analizaremos esas dos preguntas.

c) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales?

i) Argumentos de las partes

7.214 Los **reclamantes**[433] aducen que cuando un Miembro de la OMC traza una distinción basada en el origen por lo que respecta a las cargas interiores, los productos importados y los nacionales tienen que ser productos similares, y una determinación, caso por caso, de la "similitud" entre los productos extranjeros y los nacionales es innecesaria.[434] Como las medidas no distinguen entre las partes de automóviles sobre la base de algún criterio que no sea su origen, se sigue que todas las partes importadas y nacionales son productos similares.[435]

7.215 La única respuesta de **China** es que como la carga impuesta en virtud de las medidas es un derecho de aduana propiamente dicho en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, esa alegación debe rechazarse, ya que el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 es inaplicable.

ii) Examen del Grupo Especial

7.216 Recordamos nuestra conclusión, expuesta *supra* en la sección de estos informes donde se describen las medidas, que los productos objeto del presente caso son *todas las partes de automóviles importadas* que pudieran quedar sujetas a la medida.[436] Por tanto, y dado que con arreglo a las medidas el único criterio para distinguir las partes importadas de las nacionales es su *origen*, procede tratar esos productos como productos similares en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT

[431] Con excepción de la carga impuesta a la importación de juegos de piezas CKD y SKD en virtud de la disposición opcional del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125. Véanse los párrafos 7.101 y 7.636 a 7.638.

[432] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Publicaciones*, página 24.

[433] Apoyados por la Argentina (véase la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafo 42).

[434] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 164 y 165; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 85; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 90.

[435] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 166; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 90 y 91. Véase también la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafo 43.

[436] Véase el párrafo 7.86 *supra*.

de 1994.[437] Al igual que el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, "no consideramos que el mero hecho de que una mercancía sea de origen [chino] la convierta en una mercancía 'no similar' a una mercancía importada".[438]

7.217 Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que los reclamantes han cumplido satisfactoriamente su obligación de demostrar[439] que las partes de automóviles de origen nacional y extranjero son productos similares en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

d) ¿Están las partes importadas sujetas a impuestos y cargas interiores superiores a los aplicados a los productos nacionales?

i) Argumentos de las partes

7.218 Los **reclamantes**[440] alegan que en virtud de las medidas se aplican a las partes de automóviles importadas impuestos superiores a los aplicados a las partes de automóviles nacionales, porque las partes de automóviles importadas, si son montadas para formar vehículos y caracterizadas como vehículos completos, quedan sujetas a una carga interior a la que no están sujetos los productos nacionales similares.[441] A ese respecto, las **Comunidades Europeas** y el **Canadá** destacan que en *Japón - Bebidas alcohólicas II* el Órgano de Apelación aclaró que "por más escasa que sea la cuantía en que el impuesto es 'superior', esa cuantía es excesiva".[442]

7.219 Como se indica más arriba, **China** responde que las medidas, al ser medidas en frontera, no dan lugar a la imposición de impuestos interiores u otras cargas interiores en el sentido de la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[443]

ii) Examen del Grupo Especial

7.220 Comenzamos nuestro análisis recordando que en *Japón - Bebidas alcohólicas II* el Órgano de Apelación estableció un criterio estricto por lo que respecta a las palabras "superiores a" que figuran en la primera frase del párrafo 2 del artículo III:

> "La única cuestión que queda por aclarar en relación con la primera frase del párrafo 2 del artículo III es la de si los impuestos aplicados a los productos importados son 'superiores a' los aplicados a los productos nacionales similares. De ser así, el Miembro que haya establecido el impuesto no actúa de conformidad con el artículo III. Por más escasa que sea la cuantía en que el impuesto es 'superior', esa cuantía es excesiva.

[437] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.74; informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafos 7.174 a 7.176.
[438] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*, párrafo 8.133.
[439] En el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas II*, en una constatación posteriormente no abordada por el Órgano de Apelación, el Grupo Especial afirmó que "incumbía a los reclamantes la carga de probar, en primer lugar, que los productos eran similares y, en segundo lugar, que los productos extranjeros estaban sujetos a impuestos superiores a los aplicados a los nacionales" (párrafo 6.14).
[440] Apoyados por la Argentina (véase la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafo 44).
[441] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 163; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 84; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 92.
[442] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 168; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 92, nota 125.
[443] Véase la Primera comunicación escrita de China, párrafo 170.

> 'La prohibición de los impuestos discriminatorios, enunciada en la primera cláusula del párrafo 2 del artículo III, no está supeditada a un 'criterio de los efectos sobre el comercio' ni está matizada por una norma *de minimis*'."[444]

7.221 Teniendo presente ese criterio, recordamos nuestra conclusión, en el párrafo 7.212 *supra*, de que las medidas imponen una carga interior en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. No creemos que la cuestión de si la cuantía exacta de esa carga interior equivale a un tipo *ad valorem* del 25 por ciento o sólo del 15 por ciento para la parte importada sea esencial para nuestras constataciones sobre esta alegación, ya que cualquiera de esos valores sería sin duda "superior a los aplicados a los productos nacionales". De hecho, como los productos nacionales no están sujetos a las medidas, tampoco están sujetos a la imposición de alguna carga en virtud de las medidas.

7.222 Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que los reclamantes han cumplido satisfactoriamente su obligación de demostrar que las partes de automóviles importadas están sujetas a una carga interior superior a la aplicada a los productos nacionales, en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

e) Conclusión

7.223 Constatamos, en consecuencia, que la carga impuesta en virtud de las medidas[445] es incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

2. ¿Son las medidas compatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994?

a) Argumentos de las partes

7.224 Si el Grupo Especial no constata la existencia de una infracción de la primera frase del párrafo 2 del artículo III, las **Comunidades Europeas** alegan, subsidiariamente, que en cualquier caso las medidas serían incompatibles con la segunda frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[446]

7.225 **China** responde que las medidas son medidas en frontera, no medidas interiores. En cualquier caso, no aplican impuestos o cargas interiores en forma contraria a los principios establecidos en el párrafo 1 del artículo III del GATT de 1994, como se dispone en la segunda frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[447]

b) Examen del Grupo Especial

7.226 Recordamos nuestra constatación expuesta en el párrafo 7.223 *supra* de que la carga impuesta en virtud de las medidas, con excepción de la percibida con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125, es una carga interior incompatible con la primera frase del párrafo 2 del artículo III

---

[444] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, páginas 27 y 28. En el asunto *Argentina - Cueros y pieles*, el Grupo Especial se atuvo a esa constatación (véase el informe del Grupo Especial, *Argentina - Pieles y cueros*, párrafo 11.243).

[445] Con excepción de los "derechos de aduana propiamente dichos" percibidos con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125, que se abordan *infra* en el marco del párrafo 1 a) y la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 en la sección VII.F de estos informes.

[446] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 172 a 185.

[447] Primera comunicación escrita de China, párrafo 170.

del GATT de 1994. Dado que las Comunidades Europeas sólo formulan su alegación relativa a la segunda frase del párrafo 2 del artículo III en caso de que no constatemos la existencia de una infracción de la primera frase de esa disposición, no es preciso que formulemos una constatación sobre esa alegación.

3. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994?

7.227 Los **reclamantes** aducen que las medidas son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.[448] En respuesta, **China** sostiene una vez más que las medidas, en cuanto que medidas en frontera, no están comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.[449]

7.228 La parte pertinente del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 estipula lo siguiente:

> "Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el territorio de cualquier otra parte contratante no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior. ..."

7.229 El Órgano de Apelación ha aclarado que para que se establezca que ha habido una infracción del párrafo 4 del artículo III deben concurrir tres elementos: 1) que los productos importados y nacionales en cuestión sean "productos similares"; 2) que la medida en cuestión sea una "ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior"; y 3) que los productos importados reciban "un trato menos favorable" que el concedido a los productos similares de origen nacional.[450]

7.230 Para que sea aplicable el párrafo 4 del artículo III se requieren en primer lugar dos cosas. Primero, los productos nacionales e importados deben ser "similares". Segundo, la ley, reglamento o prescripción debe "afectar" a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de los productos similares en el mercado interior. Sólo una vez establecidos esos dos elementos nace la obligación de otorgar un trato no menos favorable.[451] A ese respecto, tomamos nota del argumento de China de que las medidas no están comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III porque son "medidas en frontera". En consecuencia, abordaremos la cuestión de si el párrafo 4 del artículo III es aplicable a las medidas impugnadas analizando si las partes de automóviles nacionales y las importadas son "similares", y si las medidas de China son "leyes, reglamentos y prescripciones que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso" en el mercado interior de las partes de automóviles importadas. Si constatamos

---

[448] Apoyados por el Japón y México (véase la comunicación escrita presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 13 y 14 y la comunicación escrita presentada por México en calidad de tercero, párrafos 5 y 6).

[449] Primera comunicación escrita de China, párrafo 171.

[450] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 133.

[451] Encontramos respaldo para esa conclusión en el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 208, en el que el Órgano de Apelación afirmó que "por consiguiente, lo que regula el párrafo 4 del artículo III no es *cualquier* 'ley, reglamento o prescripción', sino sólo los que '*afecten*' a las transacciones, actividades y usos específicos mencionados en esa disposición. En consecuencia, la palabra 'afecte' ayuda a definir los tipos de medidas que deben ajustarse a la obligación de no otorgar un 'trato menos favorable' a los productos similares importados establecida en el párrafo 4 del artículo III".

que es así, procederemos a determinar si las medidas impugnadas otorgan a las partes de automóviles importadas un trato "menos favorable" que el concedido a las partes de automóviles nacionales similares, de manera incompatible con la obligación que corresponde a China en virtud del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

a) ¿Son las partes de automóviles importadas similares a las partes de automóviles nacionales?

i) Argumentos de las partes

7.231 De manera similar a lo alegado en relación con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, los **reclamantes**[452] opinan que las partes de automóviles nacionales y las importadas son productos similares, porque el origen es la única base para distinguirlas en el marco de las medidas impugnadas.[453] Los **Estados Unidos** se remiten a la siguiente constatación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Exportaciones de trigo*:

> "cuando la diferencia en el trato otorgado a los productos nacionales y los productos importados se basa exclusivamente en el origen de los productos, la parte reclamante no tiene necesariamente que identificar los productos nacionales e importados concretos y demostrar su similitud con arreglo a los criterios tradicionales -es decir, las propiedades físicas, los usos finales y los gustos y hábitos de los consumidores-. Para que satisfagan el requisito de ser 'productos similares' basta con que se demuestre que puede haber o que hay productos importados y productos nacionales similares".[454]

7.232 Los Estados Unidos aducen a continuación que como las medidas de China en litigio aplican una carga interior, así como onerosas prescripciones administrativas a los fabricantes de vehículos debido exclusivamente a una distinción basada en el origen, se sigue que las partes de automóviles extranjeras y las nacionales son "productos similares" en el sentido del párrafo 4 del artículo III.[455]

7.233 **China** responde que como las medidas son medidas en frontera en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, esta alegación debe rechazarse, ya que el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 es inaplicable.

ii) Examen del Grupo Especial

7.234 Recordamos nuestra conclusión, expuesta en el párrafo 7.217 *supra*, de que en el marco de las medidas las partes de automóviles de origen nacional y extranjero son productos similares en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994. Observamos asimismo que el Órgano de Apelación ha constatado que el término "similar" en el párrafo 4 del artículo III tiene un alcance más amplio que el mismo término en la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.[456]

---

[452] La Argentina, tercero en este caso, apoya la opinión de los reclamantes (véase la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafo 47).

[453] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 145 y 146; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 91 y 92; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 96.

[454] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 91, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.164.

[455] *Ibid.*, párrafo 92.

[456] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Amianto*, párrafo 99; véase también el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II* (donde se constata que la expresión "producto similar" evocaba la

7.235 Como hemos constatado que con arreglo a las medidas las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales son "similares" en el sentido de la primera frase del párrafo 2 del artículo III, cuyo ámbito de aplicación es más limitado que el del término "similares" en el párrafo 4 del artículo III, concluimos también que las partes de automóviles de origen nacional y extranjero son similares en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

b) ¿Son las medidas una "ley, reglamento o prescripción" en el sentido del párrafo 4 del artículo III?

i) Argumentos de las partes

7.236 Las **Comunidades Europeas** aducen que las medidas imponen normas de procedimiento y administrativas muy estrictas que se aplican a todos los fabricantes de automóviles a no ser que un vehículo y todas sus partes sean originarias de China al 100 por ciento.[457] Las Comunidades Europeas mantienen también que muchos aspectos de las medidas se aplican después de que las partes se hayan usado en la producción y con ellas se hayan fabricado vehículos completos.[458]

7.237 El **Canadá** alega que la jurisprudencia demuestra que esas palabras tienen amplia aplicación, por lo que engloban las obligaciones que una empresa "tiene que cumplir según la ley" y aquellas que una empresa acepta voluntariamente para obtener una ventaja del Gobierno. El Canadá observa que las medidas son jurídicamente vinculantes y, aplicando la jurisprudencia, comenta que su cumplimiento es necesario para obtener la ventaja de evitar la carga interior adicional, por lo que constituyen "leyes, reglamentos o prescripciones".[459]

7.238 **China** responde que como las medidas son medidas en frontera en el sentido del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, esta alegación debe rechazarse, ya que el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 es inaplicable.[460]

ii) Examen del Grupo Especial

7.239 Observamos que China no discute que las medidas impugnadas son "leyes, reglamentos o prescripciones" en el sentido del párrafo 4 del artículo III; aduce, no obstante, que las medidas son "medidas en frontera" Otros grupos especiales han constatado que el término "reglamentos" equivale a "normas obligatorias de aplicación general".[461]

7.240 Sin embargo, no es necesario que una medida sea vinculante y de aplicación general para que esté sujeta a las obligaciones establecidas en el párrafo 4 del artículo III.[462] El párrafo 4 del

---

imagen de un acordeón cuya anchura dependería de la disposición en el marco de la cual se estuviera interpretando dicha expresión).

[457] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 149.

[458] *Ibid.*, párrafo 151.

[459] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 97 y 98.

[460] El Grupo Especial pidió concretamente a China que abordara los argumentos de los reclamantes en el caso de que el Grupo Especial considerara que las medidas estaban sujetas al artículo III del GATT de 1994. En lugar de responder a esas preguntas, China mantuvo que no consideraba que las medidas en litigio estuvieran sujetas a las disciplinas del artículo III del GATT de 1994. (Véanse las respuestas de China a las preguntas 146 y 148 del Grupo Especial.)

[461] Informe del Grupo Especial del GATT, *Canadá - Ley sobre el examen de la inversión extranjera*, párrafo 5.5, que en su informe hizo suyo el Grupo Especial encargado del asunto *India - Automóviles*, párrafo 7.181.

[462] *Ibid.* párrafo 5.5.

artículo III se aplica también a las "prescripciones", término que grupos especiales anteriores han interpretado abarca los compromisos asumidos voluntariamente por empresas individuales como condición para obtener una ventaja.[463] En el asunto *India - Automóviles*, el Grupo Especial, al examinar el término "prescripción" en el contexto del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, constató que ese término abarca dos situaciones distintas: 1) obligaciones que una empresa tiene que cumplir según la ley; y 2) obligaciones que una empresa acepta voluntariamente para obtener una ventaja del Gobierno.[464] Encontramos también respaldo para esa interpretación en el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Automóviles*, en el que el Grupo Especial explicó que:

> "el párrafo 4 del artículo III se aplica no sólo a las medidas de carácter obligatorio sino también a las condiciones que una empresa acepta con el fin de obtener una ventaja[465], inclusive en casos donde la ventaja reviste la forma de un beneficio con respecto a las condiciones de importación de un producto[466]".[467]

7.241 Las medidas en litigio imponen varios procedimientos administrativos a cualquier fabricante de automóviles que tenga intención de utilizar partes de automóviles importadas. Esas prescripciones administrativas conllevan, entre otras cosas, varias obligaciones aplicables antes, durante y después de la importación de las partes de automóviles afectadas por las medidas, como la autoevaluación, el registro de modelos de vehículos en la CGA, la constitución de fianzas por derechos y verificaciones después del montaje, así como nuevas verificaciones en caso de que cambien las combinaciones o el valor de las partes en relación con las partes nacionales. Por consiguiente, la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son "leyes o reglamentos" en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

7.242 En relación con lo anterior, cabe señalar que si bien las medidas son obligatorias para todos los fabricantes de vehículos que utilizan partes importadas para montar vehículos automóviles, un fabricante de automóviles puede evitar la aplicación de los procedimientos administrativos si opta por no usar en absoluto partes importadas. Por consiguiente, aunque se considerara que esas medidas son "voluntarias", seguirían siendo "prescripciones" en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

7.243 Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que las medidas son "leyes o reglamentos" en cuanto que son vinculantes para todos los fabricantes de vehículos que utilizan partes importadas, y que, en la medida en que pudieran considerarse "voluntarias", también constituyen prescripciones en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.[468]

---

[463] *Ibid.*, párrafo 5.4; informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.174.

[464] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafos 7.189 a 7.191.

[465] (*nota del original*) Véase, por ejemplo, el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.21.

[466] (*nota del original*) Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, *supra*, párrafo 211.

[467] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.73.

[468] Véase el informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.73, donde se cita el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.21.

c) ¿Son las medidas una ley, reglamento o prescripción "que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de partes de automóviles importadas?

i) Argumentos de las partes

7.244 Los **reclamantes** observan que en la jurisprudencia del GATT y la OMC el término "afecte" se ha interpretado ampliamente, más allá de las medidas que regulan "directamente" las condiciones de venta o de compra, de manera que abarca medidas que podrían "modificar adversamente las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados".[469]

7.245 Las **Comunidades Europeas** se remiten al informe del Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *Italia - Maquinaria agrícola* para afirmar que el párrafo 4 del artículo III se refiere "no sólo a las leyes y reglamentos que rigen directamente las condiciones de venta o de compra, sino, además, a todos los *que puedan alterar en el mercado interior las condiciones de la competencia entre el producto de origen nacional y el producto de importación*".[470]

7.246 Los **Estados Unidos** observan que el Órgano de Apelación ha explicado que debe interpretarse que el término "afecte" que figura en el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 tiene un "amplio campo de aplicación".[471] Además, los Grupos Especiales encargados de los asunto *CE - Banano III*[472] e *India - Automóviles*[473] concluyeron ambos que la palabra "afecte" abarcaba más que las medidas que regulan o rigen directamente la venta de productos nacionales e importados similares. De hecho, el término "afecte" era lo bastante amplio para abarcar medidas que podrían "modificar adversamente las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados".[474] Por tanto, en el asunto *India - Automóviles* el Grupo Especial constató que una medida "afectaba" a la venta, la oferta para la venta, la compra o el uso de un producto importado en el mercado interior porque ofrecía un incentivo para comprar productos locales.[475] En el asunto *Canadá - Exportaciones de trigo*, el Grupo Especial constató que una medida canadiense "afectaba" a la distribución de productos similares en el mercado interior porque creaba un desincentivo para aceptar y distribuir grano importado.[476]

7.247 Por lo que respecta a la medida impugnada, los **reclamantes** aducen que la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 operan conjuntamente para crear un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales. Los **Estados Unidos** aducen que mediante la combinación de cargas

---

[469] Se citan los siguientes asuntos en el marco del GATT/OMC: informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 210; informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.73; informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.175; informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.196; informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.21; informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 12; e informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337*, párrafo 5.10.

[470] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 148, donde se cita el informe del Grupo Especial del GATT, *Italia - Maquinaria agrícola*, párrafo 12.

[471] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 210. Véanse también el informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.80; y el informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.196.

[472] Informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.175.

[473] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.196.

[474] *Ibid.*

[475] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.197.

[476] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.267.

interiores y onerosas prescripciones administrativas en materia de registro, "China ha creado un desincentivo para comprar, usar y distribuir partes de automóviles importadas".[477] Según las **Comunidades Europeas**, las medidas influyen en el proceso de adopción de decisiones de los fabricantes de automóviles, y "necesariamente modificarán de manera desfavorable las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados en el mercado interior".[478] El **Canadá** también aduce que las medidas afectan a la venta, la compra o el uso de partes de automóviles importadas, porque imponen obligaciones que modifican adversamente las condiciones de competencia, ya que imponen una carga interior cuando las partes importadas se utilizan por encima de un umbral especificado, así como una carga administrativa cuando se usan *cualesquiera* partes importadas.[479] Por tanto, según los reclamantes, las medidas en litigio "afectan" a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de las partes de automóviles importadas.[480]

7.248 En respuesta, **China** sostiene que "en cuanto que medidas en frontera, las medidas impugnadas no constituyen leyes, reglamentos o prescripciones que afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso en el mercado interior de los productos importados, en el sentido del párrafo 4 del artículo III".[481]

ii) Examen del Grupo Especial

7.249 Para que una medida esté comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 no sólo deberá ser una "ley, reglamento o prescripción", sino que también deberá *afectar* a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior de los productos importados.

7.250 Como aclaró el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, las palabras "afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso" definen, y por tanto limitan, los tipos de "leyes, reglamentos y prescripciones" comprendidos en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. En palabras del Órgano de Apelación:

> "la oración donde figura la palabra 'afecte' -'en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que *afecte* a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso [de esos productos] en el mercado interior'- sirve para definir el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III (cursiva añadida). Dentro de esa frase, la palabra 'afecte' establece un vínculo entre tipos de medidas gubernamentales identificados ('leyes, reglamentos y prescripciones') y transacciones, actividades y usos específicos relacionados con los productos en el mercado ('venta, oferta para la venta, compra, transporte, distribución o uso en el mercado interior'). Por consiguiente, lo que regula el párrafo 4 del artículo III no es *cualquier* 'ley, reglamento o prescripción', sino sólo los que '*afecten*' a las transacciones, actividades y usos específicos mencionados en esa disposición. En consecuencia, la palabra 'afecte' ayuda a definir los tipos de medidas que deben ajustarse a la obligación de no

[477] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 95.
[478] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 147 a 151.
[479] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 99.
[480] Véanse, por ejemplo, la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 149 y 150; y la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 99.
[481] Primera comunicación escrita de China, párrafo 171.

> otorgar un 'trato menos favorable' a los productos similares importados establecida en el párrafo 4 del artículo III".[482]

7.251 Por consiguiente, sólo las "leyes, reglamentos y prescripciones" que *afecten a* "la venta, oferta para la venta, compra, transporte, distribución y uso en el mercado interior" están sujetas a las disciplinas del párrafo 4 del artículo III del GATT. El Órgano de Apelación también ha explicado que el sentido corriente de la palabra "afecte" implica que una medida también tiene "un efecto", lo que indica un amplio campo de aplicación[483], de mayor alcance que términos como "regular" o "regir".[484] Además, se ha interpretado que la palabra "afecte" que figura en el párrafo 4 del artículo III del GATT abarca no sólo las leyes y reglamentos que regulan directamente las condiciones de venta o compra, sino también cualesquiera leyes o reglamentos que pudieran modificar adversamente las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados.

7.252 A este respecto estamos de acuerdo con las constataciones del Grupo Especial encargado del asunto *India - Automóviles* de que:

> "El hecho de que la medida se aplique únicamente a los productos importados no tiene por qué ser en sí mismo un obstáculo para su inclusión en el ámbito de aplicación del artículo III.[485] Por ejemplo, un impuesto interior, o una norma de producto que condicionen la venta del producto importado pero no la del producto similar nacional, podría a pesar de todo 'afectar' a las condiciones de mercado del producto importado y dar pie a un trato menos favorable. De manera análoga, *el hecho de que una prescripción se imponga como condición para la importación* no es necesariamente por sí mismo un obstáculo para su inclusión en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III.[486][487] (sin cursivas en el original)

7.253 En consecuencia, el párrafo 4 del artículo III abarca todas las leyes, reglamentos y prescripciones, incluidos los que sólo se aplican a los productos importados, que tienen efectos en "transacciones, actividades y usos específicos relacionados con los productos *en el mercado* ('venta,

---

[482] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 208.

[483] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 220.

[484] *Ibid.*, nota 47, párrafo 220. Véase también el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, nota 56, párrafo 150 (donde se interpreta la palabra "afecten" que figura en el párrafo 1 del artículo I del AGCS).

[485] (*nota del original*) El párrafo 1 del artículo III hace referencia a la aplicación de medidas "a los productos importados *o* nacionales", lo que sugiere que no es preciso que se apliquen a ambos.

[486] (*nota del original*) Por tanto, la "ventaja" que se obtendrá puede consistir en el derecho a importar un producto. Véase, por ejemplo, el informe del segundo Grupo Especial del GATT, *CE - Banano II*, citado y respaldado en *CE - Banano III*, WT/DS27/R/USA, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación, párrafo 4.385:

> "El Grupo Especial observó además que grupos especiales anteriores habían constatado constantemente que esa obligación afectaba a todas las prescripciones impuestas por una parte contratante, incluidas aquellas 'que una empresa acepta voluntariamente con objeto de obtener una ventaja del gobierno'. En consecuencia, a juicio del Grupo Especial, la obligación de adquirir un producto interno para poder tener derecho a importar un producto a un tipo inferior dentro de un contingente arancelario constituía una prescripción que afectaba a la compra de un producto en el sentido del párrafo 4 del artículo III."

[487] Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.306.

oferta para la venta, compra, transporte, distribución o uso en el mercado interior')".[488] A ese respecto nos parece también pertinente el razonamiento del Órgano de Apelación en *CE - Banano III*, por el que rechazó la alegación de que la medida objeto de aquel asunto no estaba comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. En la parte pertinente, el Órgano de Apelación sostuvo que:

> "Lo que se debate en la presente apelación no es si el párrafo 4 del artículo III es aplicable a *cualquier* prescripción en materia de licencias de importación, como tal, sino si ese párrafo es aplicable al procedimiento y las prescripciones de las CE para la *distribución* de las licencias de importación del banano entre los operadores que tienen derecho a su asignación *dentro* de las Comunidades Europeas … Esas normas exceden de las prescripciones en materia de licencias de importación necesarias para la administración del contingente arancelario para banano de terceros países y banano no tradicional ACP o para aplicar las prescripciones del Convenio de Lomé en relación con la importación de banano. Responden, entre otros, al objetivo de establecer una intersubvención en favor de los distribuidores de banano comunitario (y ACP) y de garantizar a los maduradores comunitarios de banano una parte de las rentas contingentarias. Se trata por tanto de normas que afectan a 'la venta, la oferta para la venta, la compra ... en el mercado interior' en el sentido del párrafo 4 del artículo III, y, por lo tanto, de normas comprendidas en el ámbito de aplicación de esa disposición."[489]

7.254 China opina que ese razonamiento del Órgano de Apelación en *CE - Banano III* confirma que lo importante es si el aspecto de las medidas objeto de investigación es un elemento de la administración de una medida en frontera válida, y por tanto comprendida en el ámbito de aplicación del artículo II, o si ese aspecto de las medidas sirve, por el contrario, para afectar a la venta, distribución o uso del producto en el mercado interior.[490] Dada nuestra constatación *supra* de que la carga impuesta en virtud de las medidas es una "carga interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994[491], los procedimientos establecidos por las medidas no sirven, como aduce China, para administrar una medida en frontera válida. Nuestra constatación de que la carga se aplica a los productos importados respalda, por tanto, la conclusión de que los procedimientos administrativos relacionados con la aplicación de la carga "afectan" igualmente a los productos importados.[492]

7.255 Los reclamantes aducen además que los criterios para la determinación de las características esenciales de un vehículo automóvil crean un incentivo para comprar partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas, por lo que afectan a "la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior".[493] China, por su parte, sostiene que el incentivo para importar partes de automóviles en lugar de vehículos automóviles

---

[488] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 208 (sin cursivas en el original). La palabra "interior" califica todas las transacciones a que se hace referencia en el párrafo 4 del artículo III. Véase el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 213.

[489] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 211 (las cursivas figuran en el original; no se reproducen las notas de pie de página).

[490] Respuesta de China a la pregunta 85 del Grupo Especial.

[491] Véase el párrafo 7.212, *supra*.

[492] Informe del Grupo Especial, *México - Impuestos sobre los resfrescos*, párrafo 8.109.

[493] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 150; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 95; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 99.

(debido al tipo arancelario más elevado aplicable a los vehículos automóviles) es una característica inherente de la Lista de concesiones negociada por China.[494]

7.256 Sin embargo, a juicio del Grupo Especial, parece que China no ha entendido correctamente la alegación de los reclamantes. Éstos no se oponen a que la estructura arancelaria de China cree un incentivo para *importar partes de automóviles* en lugar de *vehículos automóviles*, sino que impugnan el supuesto incentivo creado por los criterios establecidos en las medidas para utilizar *partes de automóviles nacionales* en lugar de *partes de automóviles importadas*.[495] Aplicando a la presente diferencia el razonamiento desarrollado por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*[496], cualquier fabricante/importador de automóviles que trate de evitar la carga en cuestión deberá asegurarse de que las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de un modelo de vehículo dado no cumplan ninguno de los criterios establecidos en las medidas.[497] Con arreglo a las medidas, la determinación de si las partes de automóviles importadas cumplen cualquiera de los criterios establecidos en las medidas se basa en el montaje final de las partes de automóviles en China, lo que en consecuencia requiere examinar las partes de automóviles importadas en "múltiples expediciones". A nuestro juicio, este aspecto de las medidas inevitablemente influye en las opciones de un fabricante de automóviles entre las partes de automóviles nacionales e importadas, y, por tanto, afecta al uso de las partes de automóviles importadas en el mercado interior.[498]

7.257 Por consiguiente, el Grupo Especial concluye que los procedimientos administrativos impuestos a cualquier fabricante de automóviles que utilice partes de automóviles importadas, así

---

[494] Respuesta de China a la pregunta 275 del Grupo Especial. China afirma que "los incentivos o desincentivos que la diferencia de los tipos del derecho pueda crear en la Lista de concesiones de China son rasgos inherentes a la Lista de concesiones que China negoció. Una función que desempeñan los derechos de aduana propiamente dichos es la de reglamentar el acceso a los mercados. Lo hacen en parte mediante los incentivos y desincentivos que se crean al establecer tipos del derecho a distintas cuantías. Ninguna de las partes discute que el tipo arancelario superior para vehículos automóviles en la Lista de concesiones de China crea un cierto grado de incentivo para montar vehículos automóviles en China a partir de partes y componentes de automóviles, en lugar de importar vehículos automóviles terminados".

[495] Por tanto, lo que resulta de los derechos de aduana inscritos en la Lista de China y objeto del presente asunto tampoco es el incentivo para utilizar partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas. A ese respecto estamos de acuerdo con la declaración de China de que "la discriminación inherente a un derecho de aduana que un Miembro impone válidamente no es una forma de discriminación que esté prohibida con arreglo al artículo III" (respuesta de China a la pregunta 85 del Grupo Especial). Véase también la nota 498 *infra*.

[496] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 212.

[497] Los criterios pertinentes establecidos en las medidas figuran en los párrafos 7.32 y 7.33 *supra*.

[498] Sin embargo, si los mismos criterios sólo se aplicaran a las partes de automóviles importadas en el momento de la importación, ello no influiría necesariamente de la misma manera en la opción del fabricante de automóviles entre las partes de automóviles nacionales e importadas. En ese caso, lo que habría que preguntarse es si las partes de automóviles examinadas en el momento de su importación satisfacen cualquiera de los criterios. En opinión del Grupo Especial, esto es lo que los Estados Unidos explicaron en su Segunda declaración oral por lo que respecta a la diferencia entre las medidas de China y la discriminación inherente en un derecho de aduana: "El mismo tipo de discriminación no es aplicable a los derechos de aduana habitualmente impuestos por los Miembros de la OMC. En otras palabras, el nivel de las cargas sobre otros productos importados no depende de la manera en que una parte importada se utiliza dentro del territorio del Miembro." (Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 12; el subrayado figura en el original.) Nuestro razonamiento en el contexto del párrafo 4 del artículo III no atañe a la cuestión de si los criterios, de evaluarse únicamente sobre la base de las partes de automóviles importadas en una sola expedición, infringirían el artículo II del GATT de 1994. Abordamos esta cuestión en la sección VII.D.3 de estos informes.

como los criterios establecidos en las medidas, combinados con el establecimiento de la carga sobre la base del montaje final en el plano interno, crean un incentivo para que los fabricantes de automóviles utilicen partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas. En consecuencia, el Grupo Especial constata que las medidas afectan a "la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior" de las partes de automóviles importadas, en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

7.258 En conclusión, como las medidas se aplican a las partes de automóviles importadas que son "similares" a las partes de automóviles nacionales y constituyen leyes, reglamentos y prescripciones que afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de las partes de automóviles importadas en el mercado interior, constatamos que el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 es aplicable a las medidas.

d) ¿Otorgan las medidas a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales?

7.259 Como se indica más arriba, hemos constatado que los productos nacionales y los importados son "similares" y que las medidas son leyes, reglamentos o prescripciones que "afectan" a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso en el mercado interior de los productos pertinentes. Lo que queda por responder en el marco de esta alegación es, por tanto, si las medidas otorgan a los productos importados un trato "menos favorable" que el concedido a los productos nacionales similares.

i) Argumentos de las partes

7.260 Las **Comunidades Europeas** y el **Canadá**[499] citan el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* para sostener que una constatación de si se concede un "trato menos favorable" obliga a examinar "si una medida modifica las *condiciones de competencia* en el mercado pertinente en detrimento de los productos importados".[500] Alegan que, como también ha aclarado la jurisprudencia del GATT, un Miembro tiene que velar por la igualdad real de oportunidades para los productos importados.[501]

7.261 Además, el **Canadá** y los **Estados Unidos** recuerdan la observación del Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21)*, de que una medida puede ser incompatible con el párrafo 4 del artículo III aunque no se haya otorgado un trato desfavorable en todos los casos.[502]

7.262 Los **reclamantes** sostienen a continuación que las medidas modifican fundamentalmente las condiciones de competencia en el mercado chino, en detrimento de las partes de automóviles

[499] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 152; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 100.

[500] Las cursivas figuran en el original. Además, "a) una diferencia formal de trato entre los productos importados y los productos nacionales similares no es, por consiguiente, ni necesaria ni suficiente para demostrar una infracción del párrafo 4 del artículo III". Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 137.

[501] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Artículo 337*, párrafo 5.11, citado por las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita, párrafo 152, y por el Canadá en su Primera comunicación escrita, párrafo 100.

[502] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 221. Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 96; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 95.

importadas, de dos maneras.[503] En primer lugar, sólo las partes importadas pueden quedar sujetas a una *carga interior* en caso de que el insumo de esas partes supere el nivel especificado en las medidas. Esto, por consiguiente, crea un incentivo para que los fabricantes utilicen partes nacionales en lugar de partes importadas. En segundo lugar, sólo las partes importadas están sujetas a *procedimientos administrativos*. En palabras del Canadá, "un fabricante de vehículos que utilice *cualquier* parte de automóvil importada queda sujeto a un oneroso régimen administrativo".[504] Un fabricante de vehículos sólo puede evitar las prescripciones administrativas establecidas en las medidas[505] si utiliza *únicamente* partes de automóviles nacionales.[506] El Canadá indica además que los fabricantes de partes de automóviles, aunque no están directamente sujetos a las medidas, también se ven afectados por su aplicación.[507]

7.263 **China** responde que lo que los reclamantes han caracterizado como un "oneroso régimen administrativo" es el proceso aduanero que China ha establecido para determinar si un fabricante de automóviles importa y monta un grupo de partes de automóviles que, en su totalidad, presenta las características esenciales de un vehículo automóvil. China no considera que el proceso que ha establecido con ese fin sea más "oneroso" que los procesos aduaneros adoptados por los Miembros para tratar otras complejas cuestiones de administración aduanera, como el perfeccionamiento activo y los regímenes de reembolso de derechos. El párrafo 1 c) del artículo VIII del GATT de 1994 reconoce expresamente que los procesos aduaneros pueden ser complejos. El mero hecho de que esos procesos puedan ser complejos no significa que estén sujetos a las disciplinas del artículo III.[508]

ii) Examen del Grupo Especial

7.264 Antes de poder examinar si las medidas de China otorgan un trato "menos favorable" a las partes de automóviles importadas, tenemos que recordar el criterio que determina lo que es un trato "menos favorable" en el sentido del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

7.265 A ese respecto, el Órgano de Apelación, en *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, afirma lo siguiente:

> "Una diferencia formal de trato entre los productos importados y los productos nacionales similares no es, por consiguiente, ni necesaria ni suficiente para demostrar una infracción del párrafo 4 del artículo III. En cambio, se debería evaluar si se ha

---

[503] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 153 a 157; Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 97 a 102; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 101 y 102. La Argentina, un tercero participante, apoya la opinión de los reclamantes (véase la comunicación presentada por la Argentina en calidad de tercero, párrafos 49 a 51).

[504] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102.

[505] Estas incluyen, entre otras cosas, la realización de autoverificaciones del contenido nacional; la solicitud de una licencia de importación; el registro de un modelo de vehículo en la aduana; y la sujeción a procedimiento adicionales de revisión y verificación. Véase la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102. Los Estados Unidos aportan más detalles, así como un ejemplo (véase la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 100 a 102).

[506] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102.

[507] El Canadá sostiene que "[los fabricantes de partes de automóviles], si utilizan partes importadas, corren el riesgo de incurrir en sanciones financieras como consecuencia de las condiciones de los contratos con fabricantes de productos más elaborados que desean evitar el pago de la carga interior adicional", y "corren el riesgo de que se constate que infringen las medidas o la legislación aduanera en general si los registros que mantienen sobre el uso de partes importadas no son satisfactorios" (citando el artículo 36 del Decreto Nº 125). Véase la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102.

[508] Respuesta de China a la pregunta 104 del Grupo Especial.

> dado o no a los productos importados un trato 'menos favorable' que a los productos nacionales similares examinando si una medida modifica las *condiciones de competencia* en el mercado pertinente en detrimento de los productos importados."[509]

7.266 Siguiendo las orientaciones del Órgano de Apelación, estudiaremos si las medidas en litigio modifican las condiciones de competencia en el mercado de China en detrimento de las partes de automóviles importadas.

7.267 En primer lugar, como se expone en la sección VII.A.1 *supra*, las medidas imponen ciertos procedimientos administrativos a los fabricantes de automóviles que utilizan partes de automóviles importadas en el montaje de vehículos automóviles antes, durante y después de la entrada en China de las partes importadas.[510] Los reclamantes sostienen que esos procedimientos administrativos son onerosos y aumentan el costo de las operaciones de montaje de los fabricantes de automóviles.[511]

7.268 Las Comunidades Europeas aducen en particular que la considerable complejidad de las medidas demora por sí sola de dos a tres años el lanzamiento de un nuevo modelo en el mercado chino. Además, según las Comunidades Europeas, la realización del informe de autoverificación requerido por el artículo 7 del Decreto Nº 125 puede ocupar otros seis meses a un equipo de 10 a 15 expertos altamente especializados, y después puede transcurrir más de un año antes de que finalicen todos los procedimientos. Los Estados Unidos también explican que para realizar una autoevaluación, un fabricante tiene que catalogar todas las partes de cada modelo que fabrique, determinar si, con arreglo a las medidas, las partes son extranjeras o nacionales, y calcular los umbrales para cada sistema de conjuntos y el precio porcentual global de las partes importadas incorporadas al modelo. Además, como sostienen los Estados Unidos, si un fabricante de automóviles utiliza partes importadas por un tercero proveedor, estará obligado a mantener registros concernientes al importador efectivo de que se trate, así como cualesquiera pruebas del pago de derechos e impuestos sobre el valor añadido.[512] China no ha respondido a estos argumentos específicos de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. Recordamos también nuestra observación, en los párrafos 7.65 y 7.66 *supra*, de que la muestra de solicitudes pendientes de revisión y verificación presentada por las Comunidades Europeas demuestra que el período de tiempo requerido para la revisión y verificación por el Centro de Verificación puede durar entre 30 días y un par de años.

7.269 Por consiguiente, a nuestro juicio, las medidas, al someter a las partes de automóviles importadas a procedimientos administrativos que no tienen que afrontar los productos nacionales, y que causarán una demora sustancial a lo largo de todas las operaciones de montaje desde el lanzamiento de un nuevo modelo hasta la verificación por el Centro de Verificación, modifican las condiciones de competencia en el mercado de China en detrimento de las partes de automóviles importadas.

---

[509] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 137.

[510] La medida, por tanto, crea una distinción formal entre las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales. Los procedimientos administrativos no son aplicables si el fabricante de automóviles sólo utiliza partes de automóviles nacionales. Los fabricantes de automóviles que utilizan al menos una parte de automóvil importada están, no obstante, sujetos a los procedimientos administrativos establecidos por las medidas.

[511] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 8 del Grupo Especial; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 44 a 66 y 99 a 104; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 102; respuesta del Canadá a la pregunta 8 del Grupo Especial. Véase también el párrafo 7.65 *supra*.

[512] Véanse los artículos 9 y 29 del Decreto Nº 125.

7.270 También hemos constatado más arriba que la determinación de si las partes de automóviles importadas satisfacen los criterios para el establecimiento de las características esenciales con arreglo a las medidas tiene lugar sobre la base del montaje definitivo de las partes de automóviles, e influye inevitablemente en la opción de los fabricantes de automóviles entre partes de automóviles nacionales e importadas si desean evitar los procesos administrativos pertinentes.[513] En otras palabras, los fabricantes de automóviles tienen que asegurarse de que las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de vehículos automóviles no satisfacen ninguno de los criterios establecidos por las medidas si quieren evitar verse sujetos a los procedimientos administrativos impuestos por ellas.[514] En resumen, los criterios para la determinación de las características esenciales establecidos en las medidas, así como la aplicación de los criterios tras el montaje definitivo de los vehículos automóviles, no sólo traza una distinción formal entre las partes de automóviles importadas y las partes de automóviles nacionales similares, sino que esa diferencia formal tiene también una importancia sustantiva en cuanto que crea un desincentivo para que los fabricantes de automóviles utilicen partes de automóviles importadas.[515]

7.271 Este "análisis cuidadoso de la medida impugnada y de sus repercusiones en el mercado"[516] demuestra que tanto los procedimientos administrativos como la aplicación de los criterios para la determinación de las características esenciales definidos por China sobre la base del montaje definitivo, otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales.

e) Conclusión

7.272 A la luz de lo anteriormente expuesto, el **Grupo Especial** constata que las medidas de China, que están comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III, son incompatibles con la obligación de no otorgar un trato menos favorable a los productos importados similares que corresponde a China en virtud del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

4. ¿Son las medidas compatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994?

a) Argumentos de las partes

7.273 Los **reclamantes** sostienen que las medidas infringen la primera frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. Subsidiariamente, las **Comunidades Europeas** y los **Estados Unidos** aducen que las medidas infringen la segunda frase del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.[517]

7.274 En respuesta, **China** aduce que las medidas impugnadas son medidas en frontera sujetas a lo dispuesto en el artículo II del GATT de 1994, por lo que no están comprendidas en el ámbito de

[513] Nos remitimos a este respecto a la exposición detallada de los umbrales específicos en los párrafos 7.31 a 7.33.

[514] Esto es aplicable tanto a las partes de automóviles importadas por los propios fabricantes de automóviles como a las compradas a un tercero proveedor.

[515] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 217 y 218.

[516] *Ibid.*, párrafo 215.

[517] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 186 y 187; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 3, 110 y 111, nota 141; Primera declaración oral de los Estados Unidos, párrafos 4, 18 y 19; Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 3; Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 5; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 87, 104 y 115. Segunda declaración oral del Canadá, párrafos 2 y 23.

aplicación de las frases primera y segunda del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994. China no presenta ningún otro argumento en respuesta a esa alegación.[518]

b) Examen del Grupo Especial

7.275 Observamos que los reclamantes mantienen posiciones ligeramente distintas sobre la necesidad de proceder a examinar sus alegaciones en el marco del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 si el Grupo Especial constata que las medidas son incompatibles con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994. Al menos uno de los correclamantes dejó al arbitrio del Grupo Especial la decisión de aplicar el principio de economía procesal con respecto a su alegación en el marco del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.[519] De hecho, no creemos que formular una constatación sobre las alegaciones en el marco del párrafo 5 del artículo III "añadi[ría] nada a la capacidad del OSD de formular recomendaciones y resoluciones lo suficientemente precisas en la presente diferencia".[520] Para llegar a esa conclusión nos atenemos a la siguiente declaración del Órgano de Apelación:

> "Nada en esta disposición ni en la práctica previa del GATT exige que un grupo especial examine todas las alegaciones jurídicas formuladas por la parte reclamante. Los grupos especiales anteriores del GATT de 1947 y de la OMC han abordado con frecuencia sólo las cuestiones que consideraban necesarias para la solución del asunto planteado entre las partes, y han rehusado decidir sobre otras cuestiones. Por consiguiente, si un grupo especial consideraba que una medida era incompatible con una determinada disposición del GATT de 1947, por lo general no pasaba a examinar si esa medida era también incompatible con otras disposiciones del GATT, cuya infracción hubiese sido alegada por una parte reclamante. En la práctica

---

[518] Primera comunicación escrita de China, párrafos 42 a 48, 169 a 171 y 174. Véanse también la Primera declaración oral de China, párrafos 16 a 19 y 40; la Segunda comunicación escrita de China, párrafos 123, 124 y 127; la respuesta de China a la pregunta 85 del Grupo Especial.

[519] Los **Estados Unidos** indican que en la medida en que las constataciones del Grupo Especial sean suficientes para resolver la diferencia, consideran que debe dejarse al arbitrio del Grupo Especial la aplicación del principio de economía procesal con respecto a las demás alegaciones. Más concretamente, afirman que "una infracción del párrafo 4 del artículo III indicaría también una infracción del párrafo 5 del artículo III". Los Estados Unidos hicieron la siguiente declaración, en la que afirman que a su juicio:

> "las alegaciones más esenciales en la presente diferencia son la infracción del párrafo 4 del artículo III del GATT y/o del Acuerdo sobre las MIC, ya que las medidas de China imponen una prescripción en materia de contenido local que discrimina en contra de todas las partes de automóviles importadas, así como cargas administrativas que desincentivan la utilización de dichas partes, y del párrafo 2 del artículo III, porque China impone una carga interior a determinadas partes importadas que es superior a otras cargas, sin aplicar una carga comparable a las partes nacionales similares. En cuando a otras alegaciones, los Estados Unidos entienden que las cuestiones de economía procesal han de decidirse a discreción del Grupo Especial, a condición de que se formulen todas las constataciones que resulten necesarias para la resolución de la diferencia". (Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 151 del Grupo Especial. Véase también la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 152 del Grupo Especial.)

Por otro lado, los otros dos correclamantes, las **Comunidades Europeas** y el **Canadá**, opinan que una constatación en el marco del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 no haría innecesaria una constatación en el marco del párrafo 5 del artículo III (véanse sus respectivas respuestas a la pregunta 152 del Grupo Especial).

[520] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Cordero*, párrafo 194.

> reciente de la OMC, los grupos especiales también se han abstenido de examinar todas y cada una de las alegaciones formuladas por la parte reclamante y han formulado conclusiones sólo sobre aquellas alegaciones que, según los grupos especiales, eran necesarias para resolver el asunto de que se trataba.
>
> Si bien unos pocos grupos especiales del GATT de 1947 y de la OMC adoptaron efectivamente resoluciones más amplias, examinando y decidiendo cuestiones que no eran absolutamente necesarias para resolver la diferencia en cuestión, no existe en el *ESD* ninguna disposición que exija a los grupos especiales hacerlo así."[521]

7.276 Por consiguiente, habida cuenta de nuestras constataciones *supra* de que China ha actuado de manera incompatible con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, y ateniéndonos a la declaración arriba expuesta del Órgano de Apelación, consideramos que hemos formulado las constataciones que son necesarias para la resolución de la diferencia planteada por los reclamantes. Por consiguiente, aplicamos el principio de economía procesal por lo que respecta a las respectivas alegaciones de los reclamantes en el marco del párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994.

5. ¿Están las medidas justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994?

7.277 Como se indica más arriba, el Grupo Especial constató que la carga interior impuesta a las partes de automóviles importadas en virtud de las medidas era incompatible con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994, y que las medidas eran también incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

7.278 **China** sostiene que las medidas impugnadas en su conjunto, o aspectos particulares de las medidas, están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 si se constata que las medidas son incompatibles con una o más disposiciones del GATT de 1994.[522] Los **reclamantes** aducen que las medidas no están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.[523]

7.279 Dado que la carga de la prueba inicial en una defensa afirmativa recae sobre el Miembro -en este caso China- que invoca el apartado d) del artículo XX como justificación de su medida[524], el **Grupo Especial** examinará si China ha cumplido su obligación de demostrar que las medidas satisfacen los requisitos del apartado d) del artículo XX y están, en consecuencia, justificadas al amparo de esa disposición.

7.280 Para que una medida por lo demás incompatible con el GATT de 1994 pueda justificarse al amparo del artículo XX es preciso demostrar dos elementos: primero, que la medida está comprendida en una o más de las excepciones previstas en el artículo XX; y segundo, que satisface

---

[521] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 21 (no se reproducen las notas de pie de página).

[522] Primera comunicación escrita de China, párrafo 202.

[523] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 136 a 148; Segunda declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafos 33 a 38; Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafos 29 a 36; Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 75 a 103; Segunda declaración oral del Canadá, párrafos 34 a 52.

[524] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157, donde también se citan los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, nota 98, página 28, y *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, páginas 16 a 20, así como el informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337*, nota 69, párrafo 5.27.

los requisitos del preámbulo del artículo XX.[525] Como China alega que las medidas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, iniciaremos nuestro análisis con el primer elemento, a saber, si las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado d) del artículo XX.

7.281 El apartado d) del artículo XX estipula lo siguiente:

> "... ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas:
>
> d) necesarias para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo, tales como las leyes y reglamentos relativos a la aplicación de las medidas aduaneras, al mantenimiento en vigor de los monopolios administrados de conformidad con el párrafo 4 del artículo II y con el artículo XVII, a la protección de patentes, marcas de fábrica y derechos de autor y de reproducción, y a la prevención de prácticas que puedan inducir a error".

7.282 En *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, el Órgano de Apelación aclaró que para que una medida pueda justificarse provisionalmente al amparo del apartado d) del artículo XX es preciso demostrar dos elementos:

> "Primero, la medida debe estar destinada a 'lograr la observancia' de leyes o reglamentos que no sean en sí incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994. Segundo, la medida debe ser 'necesaria' para lograr esa observancia."[526]

7.283 Antes de iniciar nuestro análisis de si las medidas en litigio están destinadas a "lograr la observancia" de leyes o reglamentos que no son en sí mismos incompatibles con el GATT de 1994, el **Grupo Especial** observa que China no distinguió inicialmente su justificación de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX con respecto a la posible constatación por el Grupo Especial de la incompatibilidad de las medidas con el artículo III del GATT de 1994 de la relativa al artículo II. En sus comunicaciones escritas, China presentó una defensa general al amparo del apartado d) del artículo XX frente a las posibles constataciones del Grupo Especial contra las medidas "en el marco de una o más disposiciones del GATT de 1994".[527] El encabezamiento pertinente (sección IV.G) a este respecto en la Primera comunicación de China es "*Cualquier* incompatibilidad con el GATT de 1994 está sujeta a la excepción general prevista en el apartado d) del artículo XX", y el encabezamiento pertinente (sección VI) en la Segunda comunicación escrita es "Las medidas impugnadas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si el Grupo Especial identificara *cualquier* infracción de los Acuerdos abarcados." (sin cursivas en el original).

7.284 No obstante, en una respuesta escrita a una pregunta del Grupo Especial tras la segunda reunión sustantiva, China indicó un cambio en su posición y aclaró que el análisis en el marco del

---

[525] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 25. El Órgano de Apelación constató también que el orden adecuado de los pasos requiere en primer lugar evaluar si una medida puede justificarse provisionalmente como incluida en una de las categorías enumeradas en los apartados a)-j), y después evaluar la misma medida en el marco del preámbulo del artículo XX. Según el Órgano de Apelación, este orden de los pasos seguidos en el análisis de una pretensión de justificación al amparo del artículo XX refleja, no una inadvertencia o una elección aleatoria, sino más bien la estructura y lógica fundamental del artículo XX (informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafos 119 y 120).

[526] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157.

[527] Primera comunicación escrita de China, párrafo 202; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 164.

apartado d) del artículo XX debía ser distinto en función de si se constataba una infracción del artículo III o el artículo II.[528] China sostiene que si se constatara que las medidas impugnadas son incompatibles con el artículo III, las medidas podrían justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX porque la carga y las medidas son necesarias para lograr la observancia de "una interpretación válida de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles".[529]

7.285 Concretamente, **China** sostiene lo siguiente:

> "El análisis del apartado d) del artículo XX resultaría diferente en cuanto a una constatación de una violación del artículo III. ... En estas circunstancias, las cargas y medidas podrían justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX por ser cargas y medidas que son necesarias para lograr la observancia de una interpretación válida de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles, es decir, una interpretación que abarca partes y componentes en expediciones múltiples que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. O sea, el Grupo Especial podría constatar que la interpretación de China de sus disposiciones arancelarias no es incompatible con las reglas de interpretación del Sistema Armonizado, y que no es por lo demás incompatible con el sentido de los términos pertinentes del arancel de aduanas de China, sino que China ha adoptado cargas y medidas 'interiores' inadmisibles como medio de lograr la observancia de esa interpretación.
>
> Aunque China no estaría de acuerdo con la constatación de violación conforme al artículo III, constituiría al parecer la circunstancia precisa en que se aplicaría el apartado d) del artículo XX. La referencia a la aplicación de las medidas aduaneras en el apartado d) del artículo XX da por sentado que los Miembros tal vez tengan que adoptar medidas que son incompatibles con sus obligaciones en el marco del GATT (y que exigen pues que se invoque una excepción general), pero que resultan necesarias por lo demás para lograr la observancia de su legislación aduanera. La adopción de cargas y medidas que violan las disciplinas del artículo III, pero que son necesarias para lograr la observancia de una medida aduanera que el Miembro puede imponer de conformidad con sus compromisos del artículo II, sería al parecer el caso paradigmático en el que se aplicaría el apartado d) del artículo XX. Si no fuese de aplicación en esta circunstancia, difícilmente lo sería en ninguna otra.
>
> ... Por las razones que ha explicado, China cree que el Decreto Nº 125 está comprendido en el ámbito de los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II. No obstante, si el Grupo Especial constatase que uno o más aspectos de la medida constituyen una medida o carga inadmisible comprendida en el ámbito del artículo III, China considera que toda medida o carga interior de esa índole está justificada al amparo del apartado d) del artículo XX para lograr la observancia de los derechos que China está autorizada a percibir por razón de la importación de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil."[530]

[528] Respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial.
[529] *Ibid.*
[530] *Ibid.* La declaración de China citada más arriba en el párrafo 7.285 se formuló en respuesta a la pregunta del Grupo Especial de si su análisis de la defensa de China al amparo del apartado d) del artículo XX

7.286 En sus observaciones sobre la respuesta de China arriba expuesta, las **Comunidades Europeas** sostienen que, como los argumentos expresos de China por lo que respecta al apartado d) del artículo XX son muy escuetos tanto en su Primera como en su Segunda comunicación, y están lejos de satisfacer las obligaciones probatorias que corresponden a China, el análisis del Grupo Especial debe detenerse ahí.[531] Las Comunidades Europeas sostienen además que China no ha demostrado que las medidas sean necesarias para lograr la observancia de las disposiciones de su arancel de aduanas con respecto a los vehículos automóviles, y que en lugar de ello China formula su *esperanza* de que "constituiría al parecer la circunstancia precisa en que se aplicaría el apartado d) del artículo XX", o añade que "[s]i no fuese de aplicación en esta circunstancia, difícilmente lo sería en ninguna otra".[532] Las Comunidades Europeas aducen, sin embargo, que esa racionalización de sus deseos no puede sustituir a una defensa adecuada al amparo del apartado d) del artículo XX.

7.287 Como el **Grupo Especial** ha observado en el párrafo 7.279 *supra*, China, como parte que presenta una defensa afirmativa al amparo del apartado d) del artículo XX, está obligada a demostrar, basándose en argumentos fácticos y jurídicos respaldados por pruebas específicas, en qué modo sus medidas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX. El hecho de que China no haya distinguido sus argumentos al amparo del apartado d) del artículo XX relacionados con la posible infracción de una disposición del GATT de 1994 (es decir, el artículo III) de los relativos a una disposición totalmente distinta del GATT de 1994 (es decir, el artículo II) hasta que el Grupo Especial le pidió concretamente que lo hiciera, nos lleva a poner en tela de juicio desde el principio la validez de la defensa presentada por China al amparo del apartado d) del artículo XX. No incumbe al Grupo Especial presentar o suponer análisis o argumentos específicos sobre una alegación formulada por una parte en la diferencia.[533] La obligación de demostrar una alegación afirmativa basada en pruebas y argumentos justificativos recae sobre la parte que hace valer la alegación. Dicho esto, pasaremos a examinar si China ha demostrado que las medidas satisfacen el primer elemento necesario para justificar una medida al amparo del apartado d) del artículo XX.

---

con respecto a una infracción del artículo II debía ser diferente del análisis relativo a una infracción del artículo III, y en caso afirmativo en qué modo debía serlo.

Con respecto a una posible constatación de infracción del artículo II, China sostiene que las medidas también estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, ya que esa disposición faculta a China para dar eficacia a sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles en la medida en que las normas del SA, examinadas en el contexto del artículo II, no ofrecen a China un fundamento jurídico inequívoco (respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial).

[531] Segunda declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafo 34.

[532] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial.

[533] En *Estados Unidos - Juegos de azar*, el Órgano de Apelación afirmó lo siguiente: "Por consiguiente, en el contexto de las defensas afirmativas, la parte demandada debe invocar una defensa y presentar pruebas y argumentos para apoyar su afirmación de que la medida impugnada cumple los requisitos de la defensa. Cuando la parte demandada cumple esta obligación, el grupo especial puede pronunciarse sobre la cuestión de si la medida impugnada está justificada al amparo de la defensa pertinente, basándose en argumentos presentados por las partes o desarrollando su propio razonamiento. Lo mismo es aplicable a las réplicas. *Un grupo especial no puede atribuirse la función de refutar la alegación (o la defensa) cuando la propia parte demandada (o la parte reclamante) no lo ha hecho*" (sin cursivas en el original) (informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 282).

a) ¿Cuál es la ley o reglamento cuya observancia las medidas en litigio están destinadas a lograr, en el sentido del apartado d) del artículo XX?

i) La interpretación de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles propugnada por China

7.288 En *México - Impuestos sobre los refrescos*, el Órgano de Apelación afirmó que las palabras "leyes o reglamentos", en el sentido del apartado d) del artículo XX, aluden a normas que forman parte del ordenamiento jurídico nacional de un Miembro de la OMC que invoca la disposición, incluidas las normas derivadas de los acuerdos internacionales que se hayan incorporado al ordenamiento jurídico nacional de un Miembro de la OMC o que tengan un efecto directo de conformidad con el ordenamiento jurídico de ese Miembro de la OMC.[534]

7.289 Para determinar si las medidas en litigio están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, el Grupo Especial tiene que examinar primero si China ha identificado una ley o reglamento nacional que no es en sí mismo incompatible con el GATT de 1994.

7.290 En el curso de esta diferencia, China se ha referido de manera intercambiable a varias disposiciones como la ley o el reglamento cuya observancia las medidas están destinadas a lograr. Ha hecho, por ejemplo, referencias a las leyes y reglamentos aduaneros de China[535]; las leyes aduaneras de China, incluidas sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles[536]; el arancel de aduanas de China[537]; las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles establecidas en el arancel de aduanas de China[538]; una interpretación supuestamente válida[539] de las disposiciones arancelarias para vehículos automóviles sobre la relación entre vehículos automóviles y partes de vehículos automóviles propugnada por China; y los derechos[540] que China está autorizada a recaudar por razón de la importación de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.[541] A ese respecto China opinaba que no percibía una distinción

[534] Informe del Órgano de Apelación, *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafos 69 y 79.

[535] Primera comunicación escrita de China, párrafos 203 y 204; Segunda comunicación escrita de China, párrafos 7 y 164; respuesta de China a la pregunta 13 del Grupo Especial.

[536] Primera comunicación escrita de China, párrafo 205; respuesta de China a la pregunta 84 del Grupo Especial.

[537] Respuesta de China a la pregunta 287 del Grupo Especial.

[538] Primera comunicación escrita de China, párrafos 202 a 204, 207 y 212; Segunda comunicación escrita de China, párrafos 168, 169, 172, 176, 182, 183, 186 y 187; respuestas de China a las preguntas 13, 281, 282, 283 y 286 del Grupo Especial.

[539] Respuestas de China a las preguntas 9 y 282 del Grupo Especial.

[540] Respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial; Primera comunicación escrita de China, párrafo 205.

[541] China aduce que las medidas son necesarias para lograr la observancia de las leyes y reglamentos aduaneros de China impidiendo la importación y montaje de partes de automóviles como medio de eludir las disposiciones arancelarias de China relativas a los vehículos automóviles (Primera comunicación escrita de China, párrafos 203 y 204). China explica que el artículo 3 del Reglamento Arancelario sobre Importación/exportación de China (China - Prueba documental 32) incorpora la Lista de concesiones de China al ordenamiento jurídico chino (Primera comunicación escrita de China, nota 140). China sostiene asimismo que las medidas logran la observancia de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles velando por la aplicación efectiva de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, ya que definen y hacen efectivos los límites entre un vehículo automóvil y las partes de un vehículo automóvil, con independencia de la manera en que el importador estructure o documente sus transacciones de importación (Segunda comunicación escrita de China, párrafos 168 y 169). Al mismo tiempo, China también aduce que las medidas son necesarias para lograr la observancia de *una interpretación válida* de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, es decir, una interpretación que engloba las partes y componentes

entre sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles "en sí mismas" y sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles interpretadas de conformidad con las normas del SA.[542]

7.291 No obstante, como se indica en el párrafo 7.285 *supra*, China sólo aclaró sus argumentos en el marco del apartado d) del artículo XX específicamente con respecto a una posible constatación del Grupo Especial contra las medidas en el marco del artículo III en respuesta a una pregunta del Grupo Especial.

7.292 En esa respuesta, citada *supra* en el párrafo 7.285, China indicó que la ley o reglamento cuya observancia están destinadas a lograr las medidas en litigio es la supuesta "interpretación válida de sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles". Según China, esta interpretación válida engloba las partes y componentes enviados en múltiples expediciones que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. China aduce que la carga y las prescripciones administrativas establecidas por las medidas son, por tanto, una medida aduanera que el Miembro está autorizado a imponer de conformidad con sus compromisos en el marco del artículo II.

7.293 Las **Comunidades Europeas** y el **Canadá** consideran que en este caso la supuesta ley o reglamento compatible con el GATT es la Lista de China en sí misma, tal como se aplica con arreglo a la legislación interna de China.[543]

7.294 El **Grupo Especial** observa, por tanto, que la ley o reglamento cuya observancia China alega que logran las medidas es su interpretación de las disposiciones arancelarias para vehículos automóviles que figuran en el arancel de aduanas nacional de China. Los reclamantes, aunque no reconocen que la ley o reglamento que "no es incompatible" en el sentido del apartado d) del artículo XX incluya una interpretación de determinadas disposiciones arancelarias de la Lista de un Miembro, sostienen que aun en el caso de que se considerara que la interpretación propugnada por China por lo que respecta a sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles es la ley o reglamento pertinente en el sentido del apartado d) del artículo XX, China no ha demostrado que las medidas satisfagan los requisitos establecidos en esa disposición, porque su interpretación de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles es, de hecho, incompatible con el GATT de 1994.[544]

7.295 Las disposiciones arancelarias de China, incluidas las concernientes a los vehículos automóviles, figuran en el arancel de aduanas nacional de China, del que por tanto forman parte, y en el que se reproducen los compromisos asumidos por China en su Lista de concesiones por lo que respecta a las mercancías procedentes de otros países Miembros. A su vez, la Lista de concesiones de China es parte del Protocolo de Adhesión de China, y en consecuencia parte integrante del Acuerdo

---

enviados en múltiples expediciones que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil (respuestas de China a las preguntas 9 y 282 del Grupo Especial). En opinión de China, las medidas deben justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX para lograr la observancia de los derechos que China está autorizada a recaudar en razón de la importación de partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil (respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial; Primera comunicación escrita de China, párrafo 205). China sostiene que debería estar facultada para interpretar sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles de manera que les atribuya un efecto significativo, así como para adoptar medidas para velar por la observancia de esa interpretación (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 169).

[542] Respuesta de China a la pregunta 281 del Grupo Especial.

[543] Respuestas de las partes a la pregunta 281 del Grupo Especial.

[544] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 281 del Grupo Especial; Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafos 31 y 32; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 280 del Grupo Especial; Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 79.

sobre la OMC.[545] Recordamos a ese respecto el razonamiento del Órgano de Apelación, en *CE - Equipo informático*, en el sentido de que las intenciones *comunes* no pueden determinarse sobre la base de las "expectativas" subjetivas y unilateralmente determinadas de una de las partes en un tratado.[546] Por consiguiente, no creemos que la interpretación de las concesiones relativas a los vehículos automóviles propugnada por China pueda por sí misma formar parte del arancel de aduanas de China.[547] Constatar otra cosa llevaría al absurdo de considerar que la interpretación que un Miembro de la OMC hace de los términos de un tratado constituye en sí misma parte de ese tratado. Esto es especialmente así en el presente asunto, en el que los reclamantes, en su alegación subsidiaria en el marco del artículo II del GATT de 1994, rechazan la interpretación que China hace de sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles.

7.296 En cualquier caso, como se expone *infra* en la sección VII.D con respecto a la alegación subsidiaria de los reclamantes en el marco del artículo II del GATT de 1994, constatamos que la interpretación de las disposiciones arancelarias para vehículos automóviles propugnada por China es *incompatible* con los compromisos asumidos por China en su Lista de concesiones y, por consiguiente, con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994. En consecuencia, si aceptáramos la posición de China de que la ley o reglamento cuya observancia logran las medidas es la interpretación que China hace de sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles, concluiríamos que China no ha demostrado que las medidas estén justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX, porque las medidas no logran la observancia de una ley o reglamento que "no es incompatible" con el GATT de 1994, en el sentido del apartado d) del artículo XX.

ii) El arancel de aduanas de China

7.297 Habiendo constatado que China no ha demostrado que la ley o reglamento cuya observancia las medidas de China están destinadas a lograr no es en sí mismo incompatible con el GATT de 1994, no es necesario que el Grupo Especial siga examinando el resto de los requisitos del apartado d) del artículo XX. No obstante, si el Grupo Especial considerara, a efectos de argumentación, que el "arancel de aduanas" de China es la ley o reglamento cuya observancia las medidas están destinadas a lograr, esa ley o reglamento "no sería incompatible" con el GATT de 1994 en la medida en que el arancel de aduanas de China reproduce las concesiones de China tal como figuran en su Lista, que es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.[548] En consecuencia, a efectos de completar nuestro

[545] Véase el párrafo 7.740 *infra*.
[546] *Ibid.*
[547] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84, al que también se hace referencia en el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 250.

Destacamos, además, que con arreglo al párrafo 1 del artículo IX del Acuerdo sobre la OMC, la facultad exclusiva de adoptar interpretaciones del Acuerdo sobre la OMC y los Acuerdos Comerciales Multilaterales corresponde a la Conferencia Ministerial y al Consejo General. Concretamente, el párrafo 1 del artículo IX del Acuerdo sobre la OMC dispone lo siguiente:

> "La Conferencia Ministerial y el Consejo General tendrán la facultad exclusiva de adoptar interpretaciones del presente Acuerdo y de los Acuerdos Comerciales Multilaterales. En el caso de una interpretación de un Acuerdo Comercial Multilateral del Anexo 1, ejercerán dicha facultad sobre la base de una recomendación del Consejo encargado de supervisar el funcionamiento de ese Acuerdo. La decisión de adoptar una interpretación se tomará por mayoría de tres cuartos de los Miembros ... ."

[548] Véase el párrafo 7.295 *supra*. La Lista de concesiones de China se ha incorporado al ordenamiento jurídico nacional chino en forma de un arancel de aduanas, de conformidad con el artículo 3 del Reglamento

análisis, procederemos a examinar si, en el caso de que la ley o reglamento cuya observancia logran las medidas sea el arancel de aduanas nacional de China, las medidas de China están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.

b) ¿Están las medidas destinadas a lograr la observancia de la ley o reglamento?

7.298 El Grupo Especial recuerda la declaración del Órgano de Apelación, en *México - Impuestos sobre los refrescos*, sobre los términos "para lograr la observancia" que figuran en el apartado d) del artículo XX:

> "Los términos 'para lograr la observancia' se refieren a los *tipos* de medidas que un Miembro de la OMC puede tratar de justificar al amparo del apartado d) del artículo XX. Se relacionan con el *destino* de las medidas que se trata de justificar. No se justifica al amparo del apartado d) del artículo XX una medida que no está destinada a 'lograr la observancia' de las leyes y reglamentos de un Miembro. Por tanto, los términos 'para lograr la observancia' no amplían el alcance de los términos 'leyes y reglamentos' para abarcar las obligaciones internacionales de otro Miembro de la OMC. Los términos 'para lograr la observancia' más bien circunscriben el alcance del apartado d) del artículo XX."[549] (no se reproduce la nota de pie de página; sin cursivas en el original)

Arancelario sobre Importación/Exportación de China (Primera comunicación escrita de China, nota 140 (China - Prueba documental 32)). El artículo 3 dispone lo siguiente:

> "Artículo 3 El Consejo de Estado formula el Código Arancelario sobre Importación/Exportación de la República Popular China (en lo sucesivo denominado 'Código Arancelario') y el Código de Aranceles de Importación sobre Entrada de Artículos de la República Popular China (en lo sucesivo denominado 'Código Arancelario para la Entrada de Artículos') como partes integrantes del presente Reglamento, donde se establecen partidas imponibles, números arancelarios y tipos arancelarios" (China - Prueba documental 32) (las comillas figuran en el original).

Véanse también el informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 7.5 a 7.8; el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.13. Los reclamantes no discuten que el arancel de aduanas de China es una reproducción de la Lista de concesiones de China, por lo que en esa medida no es en sí mismo incompatible con el GATT de 1994.

Tomamos nota a ese respecto de la declaración de China de que sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles están incorporadas al GATT, por lo que no son incompatibles con el GATT (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 169). No creemos que esto sea una declaración jurídica y fácticamente correcta. La Lista de concesiones de China es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC, y la Lista de China está incorporada al arancel de aduanas de China (nomenclatura nacional), no al contrario. En cualquier caso, cabe suponer que el arancel de aduanas de un Miembro es compatible con el Acuerdo sobre la OMC en la medida en que la nomenclatura nacional es una reproducción de la Lista de concesiones de ese Miembro. Sobre la base de ese entendimiento, damos por sentado, a efectos del presente procedimiento, que el arancel de aduanas de China "no es incompatible" con el GATT de 1994.

[549] Informe del Órgano de Apelación, *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafo 72, donde también se cita su informe sobre el asunto *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157. Véase también el informe del Grupo Especial, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafos 655 a 658. En particular, el Grupo Especial afirmó lo siguiente:

> "No obstante, el Grupo Especial acepta que el sistema dual de venta al por menor, a pesar de estos aspectos problemáticos, fue establecido, al menos en parte, con miras a asegurar el cumplimiento de la legislación coreana contra las prácticas que pueden inducir a error, en la

7.299 El Grupo Especial considera que el análisis del Órgano de Apelación descrito en la declaración *supra* demuestra que el requisito de "lograr la observancia" de la ley o reglamento de que se trate establecido en el apartado d) del artículo XX puede examinarse en dos partes: i) si la medida impugnada está "destinada" a lograr la observancia de la ley o reglamento de que se trate; y ii) si la medida efectivamente "logra la observancia de" la ley o reglamento. A ese respecto encontramos también apoyo para nuestra interpretación de los términos "para lograr la observancia" en el análisis efectuado en *CE - Preferencias arancelarias*, en el que el Grupo Especial determinó que para examinar si la medida objeto de aquella diferencia estaba destinada a alcanzar los objetivos de protección de la salud declarados a que alude el apartado b) del artículo XX, debía tener en cuenta no sólo las disposiciones expresas de la medida sino también su diseño, arquitectura y estructura.[550] Aunque en el asunto *CE - Preferencias arancelarias* el análisis del Grupo Especial se efectuó en el contexto del apartado b) ("necesarias para proteger la salud y la vida de las personas") del artículo XX, no del apartado d) ("necesarias para lograr la observancia ..."), consideramos que el mismo tipo de análisis es también pertinente por lo que respecta a la cuestión sometida a nuestra consideración, es decir, si las medidas de China están destinadas a lograr la observancia del arancel de aduanas de China.

7.300 Por consiguiente, examinaremos en primer lugar si las medidas objeto del presente caso están "destinadas" a lograr la observancia de leyes o reglamentos que "no son incompatibles" con el GATT de 1994. De constatar tal cosa, estudiaremos si las medidas efectivamente "logran la observancia" de esas leyes o reglamentos compatibles con el GATT.

i) Si las medidas están "destinadas" a lograr la observancia de la ley o reglamento

7.301 **China** aduce que las medidas aplican y hacen cumplir las disposiciones del arancel de aduanas de China (al que está incorporada la Lista de concesiones de China) relativas a las importaciones de "vehículos automóviles" impidiendo la importación y montaje de partes de automóviles como medio de eludir las disposiciones arancelarias de China relativas a los vehículos automóviles.[551] Según China, las medidas cumplen ese objetivo estableciendo un proceso

---

> medida en que contribuye a prevenir los actos incompatibles con la *Ley sobre la Competencia Desleal*. En primer lugar, el sistema fue establecido en el momento en que, ..., eran frecuentes en el sector de la carne vacuna los actos de indicación falsa. En segundo lugar, debe admitirse que el sistema dual de venta al por menor, al parecer, disminuye las oportunidades y, por ende la tentación, de que los vendedores hagan pasar por carne vacuna nacional la extranjera, ... El Grupo Especial observa que su interpretación de las palabras 'medida ... para lograr la observancia de las leyes y los reglamentos' no es incompatible con el enfoque adoptado por el Grupo Especial sobre *CEE - Piezas y componentes*, seguido después por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Publicaciones*." (Informe del Grupo Especial, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 658) (no se reproduce la nota de pie de página (nota 363).)

[550] Informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 7.200, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*: El Órgano de Apelación afirmó que "el objeto de una medida quizá no puede evaluarse fácilmente, sin embargo su aplicación con fines de protección puede, la mayoría de las veces, discernirse a partir del diseño, la arquitectura y la estructura reveladora de la medida". (Informes del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 34 y *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 55.) El Grupo Especial citó también el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Camarones*. En ese asunto el Órgano de Apelación afirmó que "debemos examinar la relación existente entre la estructura general y el diseño de la medida que contemplamos ... y el objetivo de política que pretende cumplir, es decir, la conservación de las tortugas marinas". (Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 137.)

[551] Primera comunicación escrita de China, párrafos 203 y 204.

administrativo para garantizar que las partes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo completo se clasifiquen, a efectos aduaneros, como la importación de un vehículo automóvil, con independencia de que las partes entren en China en una o múltiples expediciones. China sostiene que el Capítulo XI de la Orden Nº 8, concerniente a la administración y la exigencia del cumplimiento de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles y partes de vehículos, dio lugar a los procedimientos de aplicación de las medidas aduaneras consagradas en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.[552]

7.302 Las **Comunidades Europeas** aducen que no hay en las medidas nada que indique que estén destinadas a lograr la observancia del arancel de aduanas de China, sino que, por el contrario, la finalidad real de las medidas es "desarrollar el sector del automóvil chino para convertirlo en un pilar industrial de la economía nacional para el año 2010", como se indica en el preámbulo de la Orden Nº 8.[553] Según las Comunidades Europeas, la alegación de China de que las medidas están destinadas a lograr la observancia de su arancel de aduanas es una racionalización *ex post facto* no justificada por ninguna prueba. Las Comunidades Europeas destacan que aparentemente China sólo aplica su teoría de las múltiples expediciones al sector del automóvil, y sólo desde 2004, lo que resulta coincidir con el momento en que China decidió "[f]omentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles", como se indica en el artículo 4 de la Orden Nº 8.[554] Además, en las medidas no hay una sola referencia, y mucho menos una justificación detallada que pudiera al menos remotamente aludir a la RGI 2 a) o a su texto.[555] Las Comunidades Europeas consideran que el hecho de que en las medidas no se haga alusión alguna a la RGI 2 a) se debe a que el objetivo de las medidas es fomentar el sector del automóvil nacional, lo que no guarda relación alguna con la RGI 2 a).[556] Las medidas, en particular el capítulo XI de la Orden Nº 8, que incluso China reconoce dio lugar al Decreto Nº 125 y al Aviso Nº 4, se refieren expresamente al objetivo de fomentar el sector del automóvil nacional.

7.303 Los **Estados Unidos** sostienen que, si bien las exposiciones de motivos que figuran en las leyes pueden no ser determinantes, porque las leyes a menudo se adoptan por más de una razón, las exposiciones de motivos que figuran en las leyes de China son pertinentes, y el Grupo Especial debe tenerlas en cuenta.[557] Los Estados Unidos remiten al Grupo Especial a la declaración, en las medidas de China, de que éstas están destinadas a promover el desarrollo de la rama de producción de partes de automóviles nacional de China, y al hecho de que las medidas de China no hacen referencia alguna al objetivo de impedir la "evasión arancelaria" o la "elusión arancelaria".

7.304 El **Canadá** sostiene también que las medidas, cuando se leen colectivamente, en especial a la luz de la Orden Nº 8, no están destinadas a lograr la observancia de determinadas obligaciones aduaneras impidiendo la denominada evasión arancelaria, sino a promover el desarrollo de la rama de producción de partes de automóviles nacional de China.[558] A juicio del Canadá, las medidas no

[552] Respuesta de China a la pregunta 49 del Grupo Especial.

[553] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 99 y 144. Las Comunidades Europeas se remiten también a los artículos 3 y 4 de la Orden Nº 8 y a las disposiciones correspondientes del Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4.

[554] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 99.

[555] *Ibid.*, párrafo 121.

[556] *Ibid.*, párrafo 122.

[557] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 292 del Grupo Especial.

[558] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 87 y 88, donde se cita también su Primera comunicación escrita. Parte D.2 de la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes. Concretamente, para demostrar que las medidas están destinadas a promover la rama de producción de partes de automóviles nacional de China, el Canadá se remite al preámbulo y a los objetivos de

logran la observancia de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles porque, en primer lugar, su finalidad es proteger y apoyar a la rama de producción de partes de automóviles nacional, y, en segundo lugar, no están destinadas a lograr la observancia del arancel de aduanas de China porque, con arreglo a sus propios términos, están en conflicto con dicho arancel al imponer a las partes de automóviles extranjeras una carga adicional del 15 por ciento que no figura en el arancel de aduanas de China y en consecuencia no puede aplicarse.[559]

7.305 Aplicando el criterio adoptado por otros grupos especiales, así como por el Órgano de Apelación, indicado más arriba, el **Grupo Especial** examinará las disposiciones expresas, así como el diseño, la estructura y la arquitectura de las medidas (es decir, la Orden Nº 8[560], el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4) para determinar si las medidas están destinadas a lograr la observancia del arancel de aduanas de China. Por lo que respecta a la Orden Nº 8, que es un instrumento jurídico que establece el fundamento jurídico para la introducción del Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, los reclamantes aducen que su preámbulo, sus objetivos de política (en particular los artículos 3 y 4) y el artículo 52 demuestran que las medidas están destinadas a proteger y promover el desarrollo de la rama de producción de partes de automóviles nacional de China. China, por su parte, sostiene que el capítulo XI de la Orden Nº 8, el único capítulo de esa Orden pertinente por lo que respecta a las medidas en litigio, revela la razón para la adopción de las medidas, que es velar por la observancia del arancel de aduanas de China.

7.306 Observamos, en primer lugar, que el título de la Orden Nº 8 -"Política de desarrollo en el sector del automóvil"- alude al desarrollo del sector del automóvil de China, no a la aplicación de las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles o partes de vehículos. Además, como indican los reclamantes, el texto del preámbulo de la Orden Nº 8 también demuestra que la principal razón para introducir la Orden es el mayor desarrollo del sector del automóvil de China. El preámbulo de la Orden Nº 8 dice así:

> "La Política de desarrollo en el sector del automóvil se formula con el fin de atender la necesidad de mejorar permanentemente el sistema socialista de economía de mercado, así como las nuevas condiciones *para el desarrollo de la industria del automóvil* en el país y en el extranjero después de la adhesión a la Organización Mundial del Comercio; *para promover el ajuste estructural y el mejoramiento de la industria del automóvil y mejorar con carácter general su competitividad internacional;* y *para satisfacer la demanda cada vez mayor de consumidores de productos de la industria del automóvil e impulsar un sólido desarrollo de ese sector*. Mediante la aplicación de esta Política, *el sector del automóvil de nuestro país habrá de desarrollarse convirtiéndose en un pilar industrial de la economía nacional para el año 2010* y hacer una mayor contribución al logro del objetivo de la construcción general de una sociedad fundamentalmente próspera." (sin cursivas en el original)

7.307 Por consiguiente, en ese preámbulo no se hace referencia alguna a la necesidad de velar por la observancia de las disposiciones arancelarias de China, como ésta alega.

---

política de la Orden Nº 8, el artículo 52 (capítulo XI) de la Orden Nº 8, el preámbulo y el artículo 1 del Decreto Nº 125 y el artículo 1 del Aviso Nº 4.

[559] Respuesta del Canadá a la pregunta 280 del Grupo Especial.

[560] El Grupo Especial recuerda que en el párrafo 7.9 *supra* indicó que se remitiría a las disposiciones de la Orden Nº 8 cuando fuera necesario para su análisis jurídico.

7.308 Observamos textos similares en los objetivos de la Orden[561], así como en otras disposiciones de la Orden, incluidas las del capítulo VIII[562] que se refieren a la rama de producción de partes de automóviles de China. Recordamos asimismo que el artículo 52 del capítulo XI, que es el capítulo concerniente a la gestión de las importaciones y da lugar a la aplicación del Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, hace referencia al desarrollo de los fabricantes de automóviles y los fabricantes de vehículos como impulso para el progreso tecnológico de los fabricantes de partes de automóviles.

7.309 En respuesta a una petición del Grupo Especial de que explicara las circunstancias que condujeron a su decisión de introducir las medidas en litigio en 2004, China sostiene que había un problema importante de evasión de los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos

---

[561] "Artículo 2. ... Para el año 2010 nuestro país debe convertirse en un gran país fabricante de automóviles en el mundo, con productos de ese sector aptos para satisfacer la mayor parte de la demanda del mercado interior y con grandes volúmenes de participación en el mercado internacional.

Artículo 3. ... Para el año 2010, los fabricantes de vehículos deberán haber creado diversas marcas de gran prestigio en los sectores de los automóviles, las motocicletas y sus partes.

Artículo 4. Promover ajustes estructurales y la reestructuración de la industria del automóvil.
... Crear, mediante la competencia de mercado, varias grandes empresas internacionalmente competitivas de fabricación de vehículos y esforzarse por lograr que se incorporen para el año 2010 entre las 500 mayores empresas del mundo.

... Fomentar la formación de un grupo relativamente importante de fabricantes de partes de automóviles para lograr una producción en gran escala que les permita participar en la cadena de abastecimiento mundial de partes de automóviles, y ser al mismo tiempo internacionalmente competitivos."

[562] Por ejemplo, el capítulo VIII de la Orden Nº 8 estipula:

"Artículo 30 Los fabricantes de partes de automóviles deberán adaptarse a las tendencias de la evolución industrial internacional y participar activamente en los trabajos de desarrollo de productos realizados por los fabricantes de vehículos completos y conjuntos. En la esfera de las partes fundamentales de automóviles deberá irse formando gradualmente un desarrollo sistemático de la capacidad, mientras que en la esfera de las partes generales de automóviles deberá formarse la capacidad de desarrollo y fabricación de productos avanzados a fin de satisfacer la demanda del mercado interior y extranjero y esforzarse por entrar en el sistema internacional de compra de partes de automóviles.

Artículo 31 Se formularán planes de desarrollo especiales para las partes de automóviles, dando orientación y apoyo diferentes según la categoría de dichas partes, a fin de lograr que se inviertan capitales en la esfera de la producción de partes de automóviles, se impulse a sus fabricantes que disponen de ventajas comparativas a crear la capacidad de especializarse, producir en gran escala y agrupar el suministro. El Estado dará apoyo prioritario a los fabricantes de partes de automóviles que estén en condiciones de abastecer a varios fabricantes independientes que emprendan la producción de vehículos enteros y entren en el sistema internacional de adquisición de partes de automóviles con respecto a la introducción y el perfeccionamiento de tecnologías, la financiación y las medidas de fusión y reestructuración. Los fabricantes que produzcan vehículos enteros deberán adquirir gradualmente partes de automóviles en el mercado abierto adoptando los métodos de compra por comercio electrónico y en línea. ..."

automóviles, incluidas las partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.[563] China aduce que el aumento espectacular del valor de las partes y componentes importados entre 2001 y 2004, que superó considerablemente la tasa de producción de vehículos automóviles en China[564], demuestra la existencia de los supuestos problemas relacionados con la elusión de los derechos de aduana propiamente dichos para los vehículos automóviles, especialmente porque ese aumento tuvo lugar en un momento en el que los fabricantes de automóviles estaban introduciendo un gran número de nuevos modelos de vehículos en el mercado chino. Según China, esas cifras sugieren claramente que había problemas de clasificación aduanera concernientes a los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles que justificaban un examen.

7.310 Sin embargo, no estamos persuadidos de que esos datos concretos que demuestran un aumento de las importaciones de partes de automóviles entre 2001-2004 puedan por sí solos demostrar que el supuesto problema planteado por la evasión de los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles existía antes de la introducción de las medidas.[565] Como destacan las Comunidades Europeas y el Canadá, muchos factores podrían explicar ese aumento de las importaciones de partes de automóviles, entre ellos la oferta extranjera, las reglamentaciones comerciales, los tipos de cambio, las corrientes de inversión, las políticas fiscales y el aumento de la demanda de automóviles producidos en China, que en consecuencia podría haber aumentado la demanda de partes de automóviles importadas. Compartimos la opinión de los reclamantes de que China no ha explicado por qué y cómo los datos relativos a la importación de vehículos completos presentados por China, que muestran una desaceleración del aumento de la importación de vehículos automóviles en 2003 y 2004, reflejan la noción de elusión destacada por China, a saber, que esos datos ponen de manifiesto la decisión de los fabricantes de automóviles de modificar su prácticas comerciales para evitar el pago de los tipos del derecho más elevados para los vehículos automóviles.[566]

7.311 China tampoco ha explicado por qué el aumento del valor de las importaciones de partes de automóviles no puede ser sencillamente una consecuencia directa del compromiso de China de reducir

---

[563] Respuesta de China a la pregunta 12 a) del Grupo Especial.

[564] *Ibid.*, donde se hace referencia a su Primera comunicación escrita, párrafo 21. China sostiene que entre 2001 y 2004 el valor de las partes y componentes importados aumentó un 300 por ciento, lo que representa casi tres veces la tasa de producción total de vehículos automóviles en China (Primera comunicación escrita de China, párrafo 21, donde se cita la Prueba documental 1 presentada por China). China también destaca que aproximadamente 120 de los aproximadamente 500 vehículos que han completado el proceso de evaluación se montan con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Según China, esos indicadores confirman que los fabricantes de automóviles estaban importando vehículos automóviles en partes y montándolos en el país, eludiendo así el pago de los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles.

[565] Respuestas de las partes a la pregunta 14 a) del Grupo Especial.

[566] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 14 b) del Grupo Especial. Los Estados Unidos sostienen que, por el contrario, los datos ponen de manifiesto los esfuerzos concertados de la propia China para desalentar las importaciones de vehículos automóviles mediante un régimen de contingentes ya restrictivo, al tiempo que se promovían las importaciones de partes y juegos de piezas CKD/SKD. En sus observaciones sobre el argumento de China de que la desaceleración del aumento de la importación de vehículos automóviles en 2003 y 2004 era anormal, habida cuenta de que los contingentes de importación de China para los vehículos automóviles se estaban "liberalizando considerablemente" durante ese período, los Estados Unidos sostienen que la respuesta de China no es convincente, porque China estaba haciendo cuanto podía para limitar las importaciones de vehículos automóviles durante los años 2001, 2002 y 2003. Los Estados Unidos sostienen que China no comenzó a levantar los obstáculos que había levantado para limitar las importaciones de vehículos hasta 2004, y que sólo los suprimió totalmente a finales de 2004 (con la excepción de los elevados tipos arancelarios que siguen siendo aplicables a los vehículos automóviles).

el tipo arancelario para las partes de automóviles.[567] De hecho, la propia China reconoce que el incentivo para importar partes de automóviles en lugar de vehículos automóviles (debido al tipo arancelario más elevado aplicable a los vehículos automóviles) es una característica inherente de la Lista de concesiones negociada por China.[568]

7.312 Por consiguiente, el texto de la Orden Nº 8, que constituye el fundamento jurídico que da lugar a las medidas de aplicación en litigio (el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4), así como las circunstancias conducentes a la introducción de las medidas, tal como China las ha explicado, arrojan dudas sobre la alegación de China de que las medidas están "destinadas" a hacer frente a la evasión o elusión de los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles con arreglo al arancel de aduanas de China.

7.313 Observamos, no obstante, que las restantes disposiciones del capítulo XI de la Orden Nº 8 hacen referencia a cuestiones relacionadas con la importación de partes de automóviles, incluidos los artículos 55, 56 y 57[569], que también se reflejan en el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4. Además, el artículo 54 del capítulo XI dispone, entre otras cosas, que "se percibirán derechos de aduana rigurosamente de acuerdo con los tipos arancelarios correspondientes a los vehículos enteros y las partes, *a fin de evitar toda pérdida de tales derechos* ...". Además, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, introducidos de conformidad con la Orden Nº 8, contienen normas específicas relacionadas con la importación de partes de automóviles.[570] Dejando de lado si esas normas efectivamente logran la

---

[567] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 14 a) del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas aducen que ni la Lista de concesiones de China ni el SA, en los capítulos 84 y 87, prevén la adopción de las medidas antielusión que China aduce, por lo que no es necesario tener en cuenta las estadísticas comerciales proporcionadas por China. No obstante, a juicio de las Comunidades Europeas, estas estadísticas podrían en el mejor de los casos demostrar que después de la adhesión a la OMC el comercio de partes y componentes importados ha aumentado como consecuencia directa del compromiso de China de reducir el tipo arancelario para partes y componentes a un nivel consolidado del 10 por ciento o menos. Según las Comunidades Europeas, si el efecto previsto de un compromiso pudiera servir de justificación para dejar de respetarlo, se socavaría totalmente el valor jurídico de los compromisos en el marco de la OMC.

[568] Respuesta de China a la pregunta 275 del Grupo Especial.

[569] Por ejemplo, los artículos 55 y 56 del capítulo XI de la Orden Nº 8 disponen lo siguiente:

> "Artículo 55 Se caracterizarán como vehículos completos las siguientes partes: el conjunto de la carrocería (incluida la cabina del conductor); el conjunto del motor; el conjunto de transmisión; el conjunto de eje propulsor; el conjunto de eje no propulsor; el conjunto de bastidor; el sistema de dirección; y el sistema de freno.
>
> Artículo 56 Se determinará que las partes de automóviles tienen las características de un conjunto completo en los siguientes casos: los conjuntos completos importados en sus partes constitutivas (totalmente desmontados), o los conjuntos o sistemas importados sin montar en varias partes fundamentales (parcialmente desmontados). Siempre que las partes fundamentales importadas alcancen o excedan de la cantidad estipulada, se caracterizarán como conjuntos importados."

[570] Por lo que respecta a la relación jurídica entre las medidas, China sostiene que no hay una jerarquía jurídica entre la Orden Nº 8 y el Decreto Nº 125, y que la Orden Nº 8 es un instrumento de política amplio que establece objetivos generales para una extensa gama de cuestiones relacionadas con los vehículos automóviles y la rama de producción de automóviles (respuesta de China a la pregunta 48 del Grupo Especial). Véase también la sección VII.A.1 a). China sostiene asimismo que el capítulo XI de la Orden Nº 8 aborda la administración y aplicación de los tipos arancelarios de China para los vehículos automóviles y las partes de vehículos. El artículo 60 de la Orden Nº 8 encomienda directamente a la CGA, junto con otros departamentos pertinentes, que promulguen las normas administrativas específicas para dar efecto a los principios generales establecidos en el capítulo XI, y la CGA lo hizo mediante la promulgación del Decreto Nº 125. Después, para detallar los

observancia del arancel de aduanas de China, cuestión que el Grupo Especial abordará a continuación, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4, salvo en un comentario de carácter general que figura en el artículo 1 del Decreto Nº 125[571], no hacen referencia alguna al desarrollo o la promoción de las ramas de producción de automóviles o partes de automóviles de China.

7.314 Considerados en su conjunto, los elementos que configuran la estructura de las medidas revelan intenciones mixtas de los redactores por lo que respecta a la finalidad de su introducción. Esto se pone especialmente de manifiesto en el tono de los textos que prevalecen a lo largo de la Orden Nº 8. Sin embargo, no tenemos pruebas suficientes para concluir que las medidas no están *per se* destinadas a lograr la observancia del arancel de aduanas de China, es decir, a evitar los problemas relacionados con la elusión de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles, como afirma China. En consecuencia, trataremos ahora de determinar si las medidas realmente "logran la observancia" del arancel de aduanas de China en el sentido del apartado d) del artículo XX.

ii) Si las medidas "logran la observancia" de la ley o reglamento

7.315 Al examinar si las medidas en litigio logran la observancia del arancel de aduanas de China en el sentido del apartado d) del artículo XX nos parece útil seguir el criterio adoptado por el Grupo Especial en el asunto *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*. En aquel asunto, el Grupo Especial, tras identificar primero la ley o reglamento en el sentido del apartado d) del artículo XX, procedió a determinar las medidas incompatibles con ese reglamento que la medida en litigio tenía por objeto impedir, a fin de analizar si dicha medida lograba la observancia del reglamento.[572] Aplicando el mismo criterio recordamos, en primer lugar, nuestra constatación *supra*

---

procedimientos para la verificación de la evaluación realizada por los fabricantes de automóviles, la CGA formuló el Aviso Nº 4, con el fin de proporcionar nuevos detalles concernientes al proceso de verificación.

[571] El artículo 1 del Decreto Nº 125 dispone lo siguiente:

> "Las presentes normas se formulan de conformidad con las leyes y reglamentos pertinentes, con vistas a formalizar y mejorar la administración de la importación de partes de automóviles y *promover un desarrollo sólido del sector del automóvil*." (sin cursivas en el original)

[572] Informe del Grupo Especial, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafos 655 y 658. Concretamente, el Grupo Especial determinó que la práctica que Corea consideraba engañosa y pretendía impedir mediante la medida en litigio en aquel asunto era la indicación falsa del origen de la carne vacuna, es decir, la venta de carne vacuna importada como carne vacuna nacional. Fuera cual fuera la causa de esas prácticas fraudulentas, el Grupo Especial reconoció que vender carne vacuna importada como carne vacuna nacional constituye una indicación falsa sobre el origen de la carne vacuna contraria a las disposiciones específicas de la Ley de Competencia Desleal (es decir, la ley supuestamente compatible con el GATT).

En el asunto *CEE - Piezas y componentes*, el Grupo Especial del GATT también consideró que las palabras "para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos" que figuran en el apartado d) del artículo XX abarcan las medidas que impiden actuaciones incompatibles con las obligaciones establecidas en las leyes o reglamentos. En suma, el Grupo Especial en aquel caso concluyó que el apartado d) del artículo XX sólo se aplica a las medidas relacionadas con la observancia de obligaciones establecidas por las leyes u obligaciones compatibles con el GATT (informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafos 5.14 y 5.18).

Observamos también un elemento analítico similar en el contexto del apartado b) del artículo XX. En el asunto *CE - Amianto* el Grupo Especial consideró necesario determinar primero la existencia de un riesgo para la salud a fin de abordar la cuestión de si la política relacionada con las medidas en cuya defensa se invocaba el apartado b) del artículo XX estaba comprendida en la gama de políticas destinadas a proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o a preservar los vegetales. El Grupo Especial afirmó que "la noción de 'protección' implica la existencia de un riesgo" (informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*,

de que la ley o reglamento cuya observancia supuestamente logran las medidas de China es el arancel de aduanas de China. Por consiguiente, para demostrar que las medidas efectivamente "logran la observancia" del arancel de aduanas de China, China tendrá primero que demostrar la existencia de obligaciones específicas cuya observancia las medidas en litigio tratan de lograr y/o de actuaciones consideradas incompatibles con el arancel de aduanas de China que las medidas en litigio pretenden impedir.

7.316 **China** sostiene que las medidas impugnadas logran la observancia del arancel de aduanas de China impidiendo la importación y montaje de partes de automóviles como medio de eludir las disposiciones arancelarias de China relacionadas con los vehículos automóviles.[573] Concretamente, China alega que esa denominada "elusión" se produce cuando los fabricantes evitan pagar el tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles estructurando sus importaciones de partes y componentes de automóviles en múltiples expediciones, de manera que ninguna expedición específica presenta las características esenciales de un vehículo automóvil, aunque esas partes y componentes se habrían clasificado como un vehículo automóvil si hubieran entrado en China en una sola expedición.[574] Al estructurar de ese modo la importación de partes y componentes de automóviles, los fabricantes de automóviles privan a China de los ingresos y los beneficios de acceso a los mercados que negoció cuando obtuvo un tipo del derecho consolidado más elevado para los vehículos automóviles que para las partes y componentes de vehículos automóviles. Según China, por consiguiente, la cuestión es si debe permitirse a los importadores que eludan los límites que las autoridades aduaneras han trazado importando partes y componentes en múltiples expediciones.[575] China considera que esa actuación de los importadores de partes de automóviles es contraria a la interpretación de su arancel de aduanas basada en las reglas interpretativas del SA. Sostiene que la capacidad de un Miembro de adoptar medidas para interpretar su arancel de aduanas de conformidad con las reglas del SA tiene la misma amplitud que dichas reglas, ya que toda medida de esa índole debe ser acorde a las obligaciones del SA.[576]

7.317 Los **reclamantes**, por el contrario, ni siquiera reconocen la existencia de la "elusión de los derechos de aduana" como concepto. Sostienen que las nociones de "arbitraje arancelario" "evasión arancelaria" o "elusión arancelaria" mencionadas en el curso del procedimiento del Grupo Especial para describir la "elusión" de los derechos arancelarios tal como la define China no existen en el Acuerdo sobre la OMC.

7.318 Las **Comunidades Europeas** sostienen que China ni siquiera ha demostrado que en realidad exista un problema de evasión arancelaria que sea necesario abordar.[577] Sostienen que en su legislación aduanera el concepto de "eludir un derecho de aduana" no existe, aunque se dan situaciones en las que los operadores tratan de evitar el pago de derechos de aduana propiamente dichos, por ejemplo declarando falsamente que las mercancías que importan proceden de un país que

---

párrafos 8.170 y 8.184, también citado en *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 7.42). De manera análoga, también estimamos que las palabras "para lograr la observancia" implican la existencia de obligaciones establecidas por la ley o el reglamento.

[573] Primera comunicación escrita de China, párrafo 204.

[574] Respuesta de China a la pregunta 13 del Grupo Especial. China aduce que las medidas existen como medidas contra la elusión del arancel de aduanas de China (Primera comunicación escrita de China, párrafos 207 y 210).

[575] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 32.

[576] Respuesta de China a la pregunta 9 del Grupo Especial.

[577] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146; respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial.

tiene un acuerdo comercial preferencial con las Comunidades Europeas, por lo que esas mercancías están sujetas a derechos de aduana nulos.[578]

7.319 Los **Estados Unidos** sostienen que no pueden aceptar la suposición propugnada por China de que el uso por los fabricantes de automóviles de canales comerciales normales para obtener expediciones a granel de partes con fines de montaje equivale a una "elusión". No hay ninguna ley o reglamento en el que los Estados Unidos hayan establecido criterios y procedimientos específicos para determinar si un importador está evitando pagar la cuantía adecuada de derechos de aduana propiamente dichos.[579] Los Estados Unidos tampoco investigan si un fabricante puede estar organizando múltiples expediciones a fin de obtener derechos arancelarios más bajos, y no consideran que esa práctica constituya "elusión".[580] En los Estados Unidos, los importadores no tienen derecho a falsear la condición de las mercancías al ser importadas con objeto de obtener un tipo del derecho más bajo. En ese contexto, los Estados Unidos sostienen que un importador tendría derecho a obtener el tipo del derecho aplicable a las partes (y no a los vehículos automóviles completos) si las partes de automóviles que se importaron anteriormente juntas en el mismo envío se expiden ahora en múltiples envíos, en múltiples fechas, a múltiples puertos, suponiendo que ninguna de las partes así importadas por separado presente las características esenciales de un vehículo automóvil completo.

7.320 El **Canadá** sostiene que China no ha explicado por qué la denominada evasión arancelaria (evitar el pago de un tipo arancelario, en favor de otro, fraccionando expediciones que de otro modo habrían llegado juntas a la frontera y se habrían tenido que clasificar como vehículos automóviles en múltiples expediciones), que es el "problema" a que China hace referencia, es realmente un problema, ni por qué los importadores no pueden aprovechar los tipos arancelarios que los Miembros han acordado mutuamente.[581] El Canadá aduce que no hay ningún fundamento jurídico para alegar que el arbitraje arancelario es inadecuado. Además, China ni siquiera ha presentado pruebas de que la

[578] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 142 del Grupo Especial.

[579] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 142 del Grupo Especial.

[580] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 216 d) del Grupo Especial. La declaración de los Estados Unidos se hizo en respuesta a la pregunta del Grupo Especial de si los Estados Unidos creen que es procedente que las autoridades aduaneras *investiguen* si un fabricante está fraccionando una expedición de CKD en dos o más cajas separadas, evitando con ello el tipo del derecho más elevado que se aplicaría al artículo completo. Los Estados Unidos hacen hincapié una vez más en que tanto con arreglo al Acuerdo sobre la OMC como al SA, una mercancía debe clasificarse a la luz del estado en que se ha importado. Por tanto, suponiendo que un juego de piezas CKD importado sea un vehículo completo no montado, dicho juego de piezas se clasificaría de manera distinta que las partes de automóviles incluidas en él si esas partes de automóvil se importaran por separado. En consecuencia, cuando una parte de automóvil importada está específicamente descrita en una partida del arancel de aduanas, será clasificable dentro de esa partida con independencia de que después de su importación pueda utilizarse en el montaje de un vehículo automóvil completo, de conformidad con la RGI 1. Cualesquiera medidas que obliguen a un fabricante de automóviles a presentar pruebas del montaje, posterior a la importación, de muchas partes importadas distintas, en su totalidad, para formar un vehículo completo, no confieren retroactivamente a esas partes, en el momento de la importación, las "características esenciales" de un vehículo automóvil.

[581] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 93 a 97; respuesta del Canadá a la pregunta 237 del Grupo Especial. El Grupo Especial observa que el argumento del Canadá a este respecto se formula en el contexto del criterio de la "necesidad" (concretamente, el elemento de contribución del criterio). A ese respecto, en *CE - Hormonas*, el Órgano de Apelación afirmó que "los grupos especiales se abstienen de abordar alegaciones jurídicas que quedan fuera del ámbito de su mandato. Sin embargo, en el ESD no hay nada que limite la facultad de un grupo especial para utilizar libremente los argumentos presentados por una cualquiera de las partes -o desarrollar su propio razonamiento jurídico, para apoyar sus propias opiniones y conclusiones sobre el asunto sometido a su consideración-". (Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 156.) Véase también el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE*, párrafo 123.

evasión arancelaria realmente tiene lugar con alguna frecuencia, y mucho menos con alguna intención. Las medidas simplemente suponen que hay evitación arancelaria en todos los casos en que las partes importadas alcanzan los umbrales establecidos.[582]

7.321 A la luz de lo anteriormente expuesto, el **Grupo Especial** entiende que la actuación que China alega es incompatible con su arancel de aduanas y que las medidas tienen por objeto impedir es la "elusión" de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles. China se ha remitido a lo siguiente como ejemplos de acciones que se considera "eluden" las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles: i) desmontar partes del vehículo, como los neumáticos y los limpiaparabrisas, y *declararlos* como partes de automóviles; ii) importar partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, y *documentarlos* como expediciones "separadas" aunque lleguen en la misma embarcación, al mismo puerto, el mismo día; o iii) importar partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil en múltiples expediciones, y *organizar* las importaciones de manera que lleguen en distintas embarcaciones, a distintos puertos, en distintos días.[583] China aduce que si no tuviera medios para ver más allá de las argucias arriba descritas, los importadores nunca tendrían que pagar los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles.[584]

7.322 Dados esos ejemplos de acciones, y habida cuenta de la opinión de China de que esa elusión tiene lugar mediante la importación de partes de automóviles que superan los umbrales establecidos en las medidas, con o sin la intención de evitar los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles, y su montaje para formar vehículos automóviles en China, estimamos que hay tres tipos de acciones que supuestamente eluden el arancel de aduanas de China: i) importar partes de automóviles para su montaje en el país, sin intención alguna de evitar o evadir el pago de los derechos de aduana más elevados aplicables a los vehículos automóviles; ii) importar partes de automóviles para su montaje en el país con la intención de evitar o evadir el pago de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles; y iii) importar "vehículos automóviles", pero desmontados en partes para que no estén sujetos a los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles al presentarse a la aduana, y declarar y/o documentar su importación como importación de partes de automóviles sin que ello esté acorde con el contenido real de lo que se está importando.

7.323 Como se indica más arriba, los reclamantes niegan que la denominada "elusión" de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles mediante los tipos de acciones arriba mencionados sea incompatible con el arancel de aduanas de China. Por consiguiente, China, para establecer su alegación, tendrá que explicar por qué la "elusión" de las disposiciones arancelarias

---

[582] El Canadá destaca que no hay ninguna prueba de que se esté produciendo una evasión de los compromisos arancelarios, y ni siquiera de que esa evasión es inadmisible (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 87 y 88, donde también se cita su Primera comunicación escrita; Parte D.2 de la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes.

[583] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 166 (sin cursivas en el original).

[584] Los Estados Unidos sostienen a ese respecto que China presenta dos hipótesis en las que cree que los importadores no tienen derecho a obtener los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes de automóviles en lugar de pagar los tipos arancelarios elevados aplicables a los vehículos automóviles completos: *primero*, la hipótesis en la que los importadores reestructuran sus importaciones de partes y componentes, en el sentido de que partes anteriormente importadas juntas en el mismo envío ahora se expiden en múltiples envíos, en múltiples fechas, a múltiples puertos, no presentando ninguna de las partes las características esenciales de un vehículo automóvil completo; y *segundo*, la hipótesis en la que un importador presenta documentación en la que se alega que las partes importadas juntas son expediciones separadas, a pesar de que el contenido de la propia documentación no convierte a ese grupo de partes de automóviles en múltiples importaciones (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 237 del Grupo Especial).

para los vehículos automóviles es incompatible con las obligaciones establecidas en su arancel de aduanas, y en consecuencia tiene que impedirse por medio de las medidas.

7.324 En primer lugar, según China, la noción de "elusión de los derechos de aduana" es amplia en cuanto que la intención de un importador de partes de automóviles de evadir el pago de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles no es necesaria para que exista una elusión de los derechos de aduana.[585] China considera que la importación y montaje de partes y componentes de automóviles mediante múltiples expediciones socava el valor de las concesiones arancelarias negociadas por China, con independencia de que el fabricante de automóviles tenga o no la intención de evadir el pago de los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles.

7.325 Por tanto, con arreglo a los argumentos de China se consideraría que un fabricante de automóviles que importa partes de automóviles en el curso normal de sus operaciones comerciales, sin la intención concreta de evitar los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles, y utiliza partes de automóviles importadas en el montaje de vehículos automóviles en China, está eludiendo las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles. China no ha demostrado el fundamento jurídico de esa posición.

7.326 El término "*circumvention*" ("elusión") puede definirse como "*the action or an act of circumventing someone*" ("la acción o un acto de eludir a alguien").[586] A su vez, la palabra "*circumvent*" ("eludir") se define como "1. *verb trans. Deceive, outwit, overreach; find a way around, evade (a difficulty); .. 3 verb trans Go round; enclose; make the circuit of*" ("1. *verb trans*. Engañar, burlar, saltarse, sortear, evadir (una dificultad); ... 3 *verb trans*. Pasar alrededor; encerrar; circundar").[587] Como sostienen las Comunidades Europeas, las definiciones del término "*circumvention*" ("eludir") que figuran en el diccionario parecen contemplar tanto las situaciones en

[585] Tomamos nota a este respecto del argumento de China, en el contexto de la clasificación arancelaria con arreglo al artículo II, de que la carga impuesta en virtud de las medidas se retrotrae a la condición que prevalece en el momento de la importación; cuando el fabricante de automóviles *cumple su intención declarada de importar y montar* partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, estará obligado a pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles. Al mismo tiempo, China aduce que la intención de los importadores de montar partes y componentes para formar el artículo acabado es irrelevante para la determinación de la clasificación con arreglo a la RGI 2 a) (respuesta de China a la pregunta 108 d) del Grupo Especial). Por tanto, si un importador importa un vehículo automóvil completamente desmontado en un solo contenedor, con la intención de vender las diversas partes y componentes como piezas de repuesto, esa intención es irrelevante para la determinación de la clasificación, y las autoridades aduaneras deben clasificar la entrada como la de un vehículo automóvil completo, de conformidad con la RGI 2 a). Consideramos que los argumentos de China no son coherentes: si la intención es en principio irrelevante a efectos de la clasificación aduanera con arreglo a la RGI 2 a), la intención de los importadores de importar y montar partes y componentes para formar vehículos automóviles también debe considerarse irrelevante en el marco de las medidas, que China aduce están relacionadas con la clasificación adecuada de determinadas disposiciones arancelarias. La posición de China es sorprendente en cuanto que la misma intención (de importar y montar partes de automóviles) es irrelevante para la clasificación aduanera con arreglo a la RGI 2 a), pero relevante en el marco de las medidas, que supuestamente confieren eficacia a las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles, como condición para imponer los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles. Véanse también las observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 108 d) del Grupo Especial.

[586] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 1, página 414.

[587] *Ibid.* El término "*circumvent*" ("eludir") también se define como "*2. To go around; bypass. 3. To avoid or get around by artful manoeuvring*" ("2. pasar alrededor; dejar de lado. 3. Evitar o dejar de lado mediante astutas maniobras") (*The American Heritage College Dictionary*, tercera edición (1993), página 255). Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 13 a) del Grupo Especial.

que existe intención dolosa o fraudulenta como aquellas en que dicha intención no está forzosamente presente y en que las acciones que constituyen elusión no serían en sí mismo ilícitas. Aunque no se requiera una intención dolosa o fraudulenta, el sentido corriente del término "*circumvent*" ("eludir") (es decir, "*find a way around*" o "*go around*") ("sortear o pasar alrededor") implica la presencia de una voluntad o intención necesarias para evitar una determinada cosa o situación. En consecuencia, para eludir un derecho arancelario en favor de otro, como alega China, los importadores han de tener como mínimo la intención de hacerlo. Habida cuenta de ello, y la medida en que la acción que China sostiene es incompatible con su arancel de aduanas incluye la importación y el montaje de partes de automóviles sin intención alguna de evitar el pago de los derechos arancelarios más elevados impuestos a los vehículos automóviles, cabe señalar que China no ha explicado por qué y cómo esa acción es incompatible con su arancel de aduanas.

7.327 En segundo lugar, suponiendo, a efectos de argumentación, que algunos importadores sí estructuran deliberadamente sus importaciones con objeto de evitar los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles, China tiene que demostrar por qué esa acción es incompatible con su arancel de aduanas.

7.328 Los **Estados Unidos** aducen que en esos casos un importador tendría derecho a obtener el tipo arancelario aplicable a las partes (y no a los vehículos automóviles completos), dado que la identidad de la mercancía que se importa debe poder demostrarse por la mercancía en la condición "que ést[a] presente" para su importación en el territorio aduanero, o sea, en el momento de la importación.[588]

7.329 Las **Comunidades Europeas** sostienen también que a falta de condiciones establecidas en los aranceles de aduanas aplicables, los importadores tienen derecho a estructurar sus importaciones con arreglo a sus preferencias y a las prioridades de sus planes de fabricación, y que las mercancías así importadas deben clasificarse de conformidad con las características objetivas del producto de que se trate cuando se presenta para su clasificación en la frontera.[589] Los Estados Unidos y el Canadá están también de acuerdo con las Comunidades Europeas: no considerarían que hay elusión de las normas de clasificación aduanera si un fabricante encargara todas las partes de automóviles individuales a una empresa y después las separara en contenedores diferentes, introduciendo por separado cada expedición a fin de obtener un derecho arancelario más bajo.[590]

7.330 El **Canadá** sostiene también que si los fabricantes de vehículos expidieran todas las partes necesarias para montar un vehículo en dos o más expediciones para evitar el pago de los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles, como afirma China, esto se calificaría neutralmente como "arbitraje arancelario" o "evitación arancelaria", o, de forma más negativa, como "evasión arancelaria" o "elusión arancelaria.[591] Según el Canadá, si hubiera pruebas de que esto

[588] Los Estados Unidos sostienen que las importaciones separadas de otras partes y componentes con los que la mercancía se montará en el mercado interior del país importador no puede tenerse en cuenta al clasificar la mercancía, porque en el momento en que ésta es importada no hay montaje alguno de la mercancía y las demás partes y componentes. Las actividades que tienen lugar después de que las mercancías importadas han entrado en el territorio aduanero de un país no pueden ser la base para la clasificación con arreglo al SA (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 237 del Grupo Especial).

[589] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 237 del Grupo Especial, donde se hace también referencia a la declaración del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, de que "al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246).

[590] Respuestas de los reclamantes a las preguntas 216 b) y c) del Grupo Especial.

[591] Respuesta del Canadá a la pregunta 229 del Grupo Especial.

estaba ocurriendo, y si las medidas estuvieran destinadas a hacer frente a esa práctica, la cuestión jurídica a determinar en la presente diferencia sería si el apartado d) del artículo XX se puede invocar para contrarrestar esa práctica.

7.331 **China** aduce que la posición de los reclamantes hace que la forma prevalezca sobre el contenido en la clasificación de las partes y componentes. Si un importador tuviera total libertad para estructurar y documentar sus importaciones como le pareciera conveniente, no tendría sentido definir las circunstancias en las que las autoridades aduaneras pueden clasificar las partes y componentes desmontados o sin montar todavía como equivalentes al artículo completo. Cualquier conjunto de disposiciones arancelarias que estableciera distintos tipos arancelarios para un artículo completo y para las partes y componentes de ese artículo sería por su propia naturaleza imposible de aplicar, porque cualquier importador racional simplemente organizaría sus contenedores para beneficiarse del tipo arancelario más bajo. La disposición arancelaria con el tipo del derecho más elevado quedaría automáticamente *reducida a la inutilidad*.[592]

7.332 El **Grupo Especial** examinará en primer lugar si en los Acuerdos de la OMC hay alguna referencia a la noción de "elusión" en relación con los casos en que los importadores estructuran deliberadamente sus importaciones de partes de automóviles con objeto de aprovechar los tipos arancelarios más bajos aplicables en virtud de la Lista de un Miembro. El término "*circumvention*" ("elusión")[593] se define así en el *Dictionary of Trade Policy Terms*:

> "*Measures taken by exporters to evade* anti-dumping measures or countervailing duties. *It can refer also to the evasion of* rules of origin, *etc. Circumvention consists of disguising the true origin of the product, sometimes through manufacturing operations whose sole purpose is to provide sufficient evidence to meet the requirements of an agreement. These sometimes fall into the category of screwdriver operations. The* Agreement on Agriculture *seeks to prevent circumvention of commitments to rein in export subsidies. Circumvention in the* textile trade *refers to avoiding quotas and other restrictions by altering the country of origin of a product. [See also anti-circumvention.]*
>
> *The avoidance of trade restrains in export markets, by, for instance, transhipments through other states subject to more advantageous terms of entry. In the WTO the*

[592] China sostiene además que la posición de los reclamantes está en contradicción con la función que la RGI 2 a) desempeña en el SA, que es la de distinguir entre los artículos completos y las partes de esos artículos. Esa posición, en la que la forma prevalece sobre el contenido, pone claramente de relieve que los reclamantes no han logrado articular y fundamentar una interpretación de la RGI 2 a) y de los términos "éste presente".

[593] Las Comunidades Europeas sostienen que la legislación comunitaria define la "elusión" en el contexto de los derechos antidumping en la forma siguiente: "Se entenderá que existe elusión cuando se produzca un cambio de características del comercio entre terceros países y la Comunidad o entre empresas individuales del país sujeto a las medidas y la Comunidad, derivado de una práctica, proceso o trabajo para el que no exista una causa o una justificación económica adecuadas distintas del establecimiento del derecho, y haya pruebas del perjuicio o de que se están burlando los efectos correctores del derecho por lo que respecta a los precios y/o las cantidades del producto similar y existan pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para los productos similares, de ser necesario de conformidad con las disposiciones del artículo 2." (Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 13 a) del Grupo Especial, donde se hace referencia al apartado 1) del artículo 13 del Reglamento Nº 384/96, enmendado por el Reglamento Nº 461/2004.) Véanse las respuestas de los reclamantes a la pregunta 141 del Grupo Especial, en las que se describen sus procedimientos nacionales para determinar la elusión de los derechos antidumping por los importadores.

> *issue of 'anti-circumvention' figures in negotiations and agreements related to* textiles and clothing, anti-dumping and agriculture."
>
> ("Medidas adoptadas por los exportadores para evadir *medidas antidumping o derechos compensatorios*. Puede también referirse a la evasión de *normas de origen*, etc. La elusión consiste en encubrir el verdadero origen del producto, a veces mediante operaciones de manufactura cuya única finalidad es proporcionar pruebas suficientes para satisfacer las prescripciones de un acuerdo. Éstas a veces son de la categoría de las operaciones con bajo componente de valor añadido. El *Acuerdo sobre la Agricultura* trata de evitar la elusión de los compromisos de poner coto a las subvenciones a la exportación. En el *comercio de textiles*, la elusión alude a la evitación de contingentes y otras restricciones mediante la alteración del país de origen de un producto. [Véase también antielusión.][594] (sin cursivas en el original)
>
> La evitación de las restricciones comerciales en los mercados de exportación, mediante, por ejemplo, la reexpedición a través de otros Estados donde las condiciones de entrada son más ventajosas. En la OMC, la cuestión de la 'antielusión' se plantea en las negociaciones y los acuerdos relacionados con los *textiles y prendas de vestir, los derechos antidumping y la agricultura.*")[595] (sin cursivas en el original)

7.333 Por su parte, "*anti-circumvention*" ("antielusión") se define en el *Dictionary of Trade Policy Terms* en la forma siguiente:

> "*[m]easures by governments to prevent circumvention of measures they have imposed, such as* definitive anti-dumping duties*. Sometimes firms seek to avoid such duties through, for example, assembly of parts and components either in the importing country or in a third country, or by shifting the source of manufacture and export to a third country.* The term as used in the WTO does not refer to cases of fraud*. These would be dealt with under normal legal procedures of the countries concerned. The* Agreement on Agriculture *contains an anti-circumvention provision. It stipulates that export subsidies not listed in the Agreement must not be used to circumvent export subsidy commitments. Nor must non-commercial transactions be used in this way. [See also* anti-dumping measures*, carousel effect, dumping and screwdriver operations.]*".

---

[594] OMC, W. Goode, *Dictionary of Trade Policy Terms*, cuarta edición, 2003, páginas 61 y 62. En el diccionario, las "*screwdriver operations*" ("operaciones con bajo componente de valor añadido") se definen así: "*a pejorative term for manufacturing operations concerned mainly with the assembly of components. This often involves little or no transfer of technology. Screwdriver operations are more likely to be found where there is an adequate supply of comparatively inexpensive labour. They are partly a cause and a result of globalization driven by the need to find the most efficient production arrangement. They can also be due to preferential rules of origin which encourages firms to establish operations inside free-trade areas to get around market access impediments.* …". ("Un término peyorativo para las operaciones de manufactura que atañen principalmente al montaje de componentes. Esto a menudo conlleva poca o ninguna transferencia de tecnología. Es más probable que esas operaciones tengan lugar donde existe una oferta adecuada de mano de obra comparativamente barata. Son parcialmente causa y resultado de la globalización, impulsada por la necesidad de encontrar los arreglos de producción más eficientes. También pueden deberse a la existencia de normas de origen preferenciales que alientan a las empresas a establecer operaciones dentro de zonas de libre comercio para eludir los impedimentos al acceso a los mercados. ...") (*Dictionary of Trade Policy Terms*, página 303).

[595] Agencia de Cooperación y de Información para el Comercio Internacional (ACICI), *Glossary of Commonly Used International Trade Terminology with Particular Reference to the WTO*, 2003, *Part International Trade and WTO Terms*, página 15.

> ("Medidas adoptadas por los gobiernos para impedir la elusión de medidas que han impuesto, como los *derechos antidumping definitivos*. A veces las empresas tratan de evitar el pago de esos derechos mediante, por ejemplo, el montaje de partes y componentes, ya sea en el país importador o en un tercer país, o desplazando la fuente de manufactura y exportación a un tercer país. *El término, tal como se utiliza en la OMC, no alude a los casos de fraude*. Éstos se tratarían con arreglo a los procedimientos jurídicos habituales de los países involucrados. El *Acuerdo sobre la Agricultura* contiene una disposición antielusión. En ella se estipula que las subvenciones a la exportación no enumeradas en el Acuerdo no deben utilizarse para eludir los compromisos en materia de subvenciones a la exportación. Tampoco deben utilizarse de ese modo las transacciones no comerciales. [Véase también *medidas antidumping*, efecto carrusel, dumping y operaciones con bajo componente de valor añadido].")[596] (sin cursivas en el original)

7.334 Las definiciones de la palabra "eludir" en el contexto del comercio internacional, como se observa más arriba, demuestran que las nociones de "elusión" y "antielusión" no se contemplan en relación con los derechos de aduana propiamente dichos. En el contexto del Acuerdo sobre la OMC se reconoce la "elusión" en relación con los derechos antidumping, las normas de origen, el *Acuerdo sobre la Agricultura* y el comercio de textiles.[597] Además, la noción de "antielusión" sólo se reconoce expresamente en el *Acuerdo sobre la Agricultura*: el artículo 10 del *Acuerdo sobre la Agricultura*, titulado "Prevención de la elusión de los compromisos en materia de subvenciones a la exportación", estipula que las subvenciones a la exportación no enumeradas en el Acuerdo no deben utilizarse para eludir los compromisos en materia de subvenciones a la exportación. Los Miembros de la OMC también están negociando cuestiones relacionadas con la antielusión en el contexto de los derechos antidumping.[598]

7.335 Además, conceptos como "evasión" y "evitación" aparentemente no existen en relación con los derechos de aduana, al menos no en un contexto jurídico. En comparación, observamos que esos conceptos están relativamente bien definidos en el contexto de la legislación fiscal nacional. El *Black's Law Dictionary*, por ejemplo, contiene las siguientes definiciones: "*tax avoidance*" ("evitación del pago de impuestos") se define como "*the act of taking advantage of* legally available *tax-planning opportunities in order to minimize one's tax liability*" ("el acto de aprovecharse de oportunidades de planificación fiscal *jurídicamente disponibles* con objeto de minimizar las obligaciones fiscales de una persona"); y "*tax evasion*" ("evasión fiscal") se define como "*the wilful attempt to defeat or* circumvent the tax law *in order to* illegally reduce *one's tax liability; tax evasion is* punishable by both civil and criminal penalties – *also termed as* tax fraud" ("el intento doloso de incumplir o *eludir la legislación fiscal* con objeto de *reducir ilegalmente* las obligaciones fiscales de una persona; la evasión fiscal es *punible mediante sanciones tanto civiles como penales* -también denominada *fraude fiscal*"-).[599]

---

[596] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, cuarta edición, 2003, páginas 19 y 20.

[597] Las Comunidades Europeas observan que en el marco de la normativa de la OMC se prevén explícitamente medidas contra la elusión en el artículo 10 del *Acuerdo sobre la Agricultura*. En el contexto de los derechos antidumping, las Comunidades Europeas se remiten a la Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión adoptada por el *Comité de Negociaciones Comerciales* el 15 de diciembre de 1993 (respuesta de las Comunidades Europeas a las pregunta 13 b) del Grupo Especial).

[598] Véanse los párrafos 7.498 y 7.499, donde se da una explicación sobre las negociaciones de los Miembros de la OMC sobre la elusión de las medidas antidumping.

[599] *Black's Law Dictionary*, séptima edición, 1999, páginas 1473 y 1474, respectivamente (sin cursivas en el original).

7.336 Además, de hecho, el arancel de aduanas de China prevé expresamente la aplicación de tipos arancelarios distintos para los vehículos automóviles y las partes automóviles, los primeros al tipo más elevado del 25 por ciento en promedio, y los segundos al tipo arancelario más bajo del 10 por ciento en promedio. Dadas esas circunstancias, cualquier importador, en el presente caso los fabricantes de automóviles, decidiría, en el curso normal de sus operaciones comerciales, importar partes de automóviles y montarlas para formar vehículos automóviles en la medida en que lo permitan sus necesidades comerciales. Como se ha indicado anteriormente, la propia China también ha reconocido que el incentivo para importar partes de automóviles en lugar de vehículos automóviles (debido al tipo arancelario más elevado aplicado a los vehículos automóviles) es una característica inherente de la Lista de concesiones negociada por China.[600]

7.337 Por tanto, en la medida en que China, al referirse a la "elusión", alude a la decisión de los importadores de importar partes de automóviles para su montaje en el país, en lugar de importar vehículos automóviles completos, que están sujetos a tipos arancelarios más altos, lo cierto es que China no ha presentado pruebas que demuestren esas prácticas de los importadores[601], ni probado a satisfacción nuestra por qué esas acciones son incompatibles con las obligaciones que corresponden a los importadores en virtud del arancel de aduanas de China. En ese sentido no estamos diciendo que deben presentarse pruebas específicas de la existencia de alguna pauta regular de prácticas de importación que según China eluden su arancel de aduanas para demostrar que esas prácticas son incompatibles con dicho arancel, porque, a nuestro juicio, nada impide a los Miembros de la OMC adoptar una medida "preventiva", en contraste con una medida "de respuesta", contra acciones que se consideran incompatibles con sus leyes o reglamentos nacionales. En nuestra opinión, esas pruebas serían útiles para demostrar que una determinada medida está "destinada" a lograr la observancia de la ley o reglamento nacionales de que se trate. No obstante, China, para demostrar que las medidas en litigio "realmente logran la observancia" de su arancel de aduanas, cosa que los reclamantes niegan en este caso, deberá como mínimo demostrar por qué los tipos de acciones descritas por China son incompatibles con su arancel de aduanas y, en consecuencia, tienen que impedirse mediante la aplicación de las medidas.

7.338 Pasamos ahora, finalmente, a los casos en que los fabricantes de automóviles importan "vehículos automóviles", pero los desmontan en partes antes de su importación para que no queden sujetos a los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles al presentarse en la aduana, y declaran y/o documentan sus importaciones como importaciones de partes de automóviles en contradicción con el contenido real de lo que se está importando.[602]

7.339 Según las **Comunidades Europeas**, esas declaraciones falsas pueden dar lugar a la imposición de sanciones y multas, aplicadas a nivel nacional en las Comunidades Europeas, y están más relacionadas con el fraude que con la elusión.

7.340 Los **Estados Unidos** sostienen que un importador no tiene derecho a *falsear* la condición de las mercancías al ser importadas con objeto de obtener un tipo arancelario más bajo.[603] Cuando se sospecha que un importador está intentando evitar el pago de la cuantía adecuada de derechos de aduana propiamente dichos pagaderos sobre la mercancía importada, por ejemplo subvalorando las

---

[600] Respuesta de China a la pregunta 271 del Grupo Especial. Véase también el párrafo 7.310 *supra*.

[601] En los párrafos 7.309 y 7.310 *supra* se examinan los argumentos de China sobre la existencia de los supuestos problemas relacionados con la elusión de derechos de aduana propiamente dichos.

Véase también la nota 572 *supra*, donde figura la constatación pertinente del Grupo Especial en el asunto *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafos 655 y 658.

[602] Véase el párrafo 7.322 *supra*.

[603] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 237 del Grupo Especial (sin cursivas en el original).

mercancías, presentando certificados fraudulentos de que se reúnen las condiciones para el trato libre de derechos en virtud de un acuerdo de libre comercio, o clasificando indebidamente las mercancías en una partida incorrecta con un tipo arancelario más bajo, los Estados Unidos pueden poner en marcha una auditoría de sus registros o incoar una instrucción penal.[604] Los Estados Unidos sostienen que en función del resultado de esa investigación pueden imponerse sanciones o imputarse cargos penales al importador.

7.341 El **Canadá** sostiene que no hay pruebas de que ninguna empresa intente o haya jamás intentado obtener un tipo del derecho inferior por el mero hecho de documentar sus importaciones como expediciones "distintas".[605] Además, las autoridades aduaneras determinan la debida clasificación de las mercancías en función de su estado cuando llegan a la frontera, lo que incluye la declaración (pero no se limita a ella). El Canadá no cuenta con procedimientos para determinar si se está eludiendo un derecho de aduana propiamente dicho.[606]

7.342 El **Grupo Especial** observa que las Comunidades Europeas y los Estados Unidos al menos reconocen que las declaraciones o documentaciones falsas de las mercancías por los importadores pueden considerarse ilícitas en el marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos. Los reclamantes niegan, sin embargo, que estos tipos de cuestiones se traten en el marco del arancel de aduanas de un Miembro, como alega China.

7.343 A este respecto, China, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, nos comunica que, de manera análoga a los ordenamientos jurídicos nacionales de los reclamantes a que se hace referencia más arriba, las "leyes aduaneras ordinarias" de China contienen disposiciones que regulan los casos en que los importadores declaran falsamente las mercancías importadas o proporcionan información incorrecta. China sostiene que el Reglamento de la República Popular China sobre la Aplicación de Penas Administrativas en materia Aduanera tipifica varios tipos de infracciones aduaneras, entre ellas la presentación de declaraciones falsas o los actos que infringen el control aduanero de las mercancías.[607] Por consiguiente, este tipo de acciones que China afirma son incompatibles con su arancel de aduanas y, en consecuencia, tienen que impedirse por medio de las medidas, ya está definido en el Reglamento sobre la Aplicación de Penas Administrativas en materia Aduanera, un instrumento jurídico distinto del arancel de aduanas de China.

7.344 Además, como se explica en el *Dictionary of Trade Policy Terms*[608], la noción de elusión, tal como se utiliza en el contexto de la OMC, no incluye los casos de fraude, que normalmente se tratan en el marco de los procedimientos jurídicos nacionales de los países involucrados.

---

[604] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 142 del Grupo Especial.

[605] Respuesta del Canadá a la pregunta 237 del Grupo Especial.

[606] Respuesta del Canadá a la pregunta 142 del Grupo Especial. El Canadá explica que el asunto de la clasificación de los muebles por el Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá proporcionó orientación específica en relación con los muebles comprados como una unidad a nivel minorista y expedidos por separado. Según el Canadá, no se dan situaciones en las que los intentos de evadir derechos de aduana mediante expediciones distintas de partes den por resultado que a esas expediciones distintas se les otorgue un trato por separado con la finalidad de aumentar los derechos por encima de los compromisos arancelarios aplicables en la Lista del Canadá. Además, el Canadá observa que no existen casos en que las actividades desarrolladas después de la presentación en la frontera se tengan en cuenta para aumentar los derechos por encima de los compromisos arancelarios aplicables en la Lista del Canadá.

[607] Respuesta de China a la pregunta 30 del Grupo Especial.

[608] Véase el párrafo 7.333.

7.345 Por consiguiente, concluimos que China no ha demostrado que una declaración o documentación falsa de las mercancías importadas es una acción incompatible con las obligaciones establecidas en el arancel de aduanas de China que tiene que impedirse por medio de las medidas.

iii) Conclusión

7.346 En resumen, concluimos que China no ha cumplido su obligación de demostrar que las medidas "logran la observancia" de su arancel de aduanas, porque no ha explicado a satisfacción nuestra en qué modo los tipos de acciones que alega equivalen a una "elusión" de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles (es decir, la importación y montaje de partes de automóviles en China con o sin intención de evitar/evadir los derechos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles) son incompatibles con las obligaciones establecidas en su arancel de aduanas y, por tanto, tienen que impedirse mediante la aplicación de las medidas.

c) ¿Son las medidas de China "necesarias" para lograr la observancia del arancel de aduanas de China?

7.347 El Grupo Especial ha constatado más arriba que las medidas no logran la observancia del arancel de aduanas de China. Por consiguiente, no puede considerarse que son "necesarias" para velar por la aplicación de dicho arancel.[609] Sin embargo, aunque se hubiera constatado que las medidas logran la observancia del arancel de aduanas de China, no estimamos, por las siguientes razones, que China ha demostrado que las medidas son "necesarias" para lograr la observancia de su arancel de aduanas.

7.348 Recordamos la declaración del Órgano de Apelación en *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, por lo que respecta a la necesidad de una medida en el sentido del apartado d) del artículo XX:

> "la determinación de si una medida que no es 'indispensable' puede no obstante ser 'necesaria' en el sentido del apartado d) del artículo XX entraña en cada caso un proceso en el que se sopesa y se confronta una serie de factores entre los que figuran principalmente la contribución de la medida para lograr la observancia a hacer cumplir la ley o reglamento en cuestión, la importancia de los intereses o valores comunes protegidos por esa ley o reglamento y la repercusión concomitante de la ley o reglamento en las importaciones o exportaciones".[610]

7.349 Seguiremos las orientaciones del Órgano de Apelación al examinar si China ha demostrado la "necesidad" de las medidas en el sentido del apartado d) del artículo XX.

7.350 **China** sostiene que la prevención de la elusión arancelaria es claramente un interés importante para los Miembros de la OMC.[611] Remitiéndose a la constatación del Órgano de Apelación en *República Dominicana - Cigarrillos*, de que la recaudación de ingresos fiscales (lo que incluiría los ingresos aduaneros) es un interés importante para los Miembros de la OMC, y especialmente para los países en desarrollo Miembros, China aduce que la aplicación de las

[609] En *México - Impuestos sobre los refrescos* el Órgano de Apelación afirmó que "una medida que no es adecuada para lograr la observancia de las leyes y reglamentos pertinentes, ni permite lograrla, no cumplirá el requisito de 'necesidad'" (informe del Órgano de Apelación, *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafo 74).

[610] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 164.

[611] Primera comunicación escrita de China, párrafos 210 y 211.

concesiones arancelarias negociadas, incluidos cualesquiera efectos que pudieran tener en los compromisos en materia de acceso a los mercados, es también un objetivo importante para los Miembros, y especialmente para los países en desarrollo Miembros.[612]

7.351 China sostiene que, en comparación, las medidas en litigio tienen poca o ninguna repercusión restrictiva en el comercio internacional: como su única finalidad es velar por que se recauden los tipos arancelarios adecuados, las medidas no afectan de manera importante a las importaciones de automóviles o partes de automóviles, salvo en cuanto que los importadores tienen que pagar los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles cuando importan grupos de partes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.[613] China aduce que los únicos fabricantes de automóviles afectados son los que montan vehículos automóviles en China con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

7.352 China sostiene que las medidas contribuyen indudablemente a la satisfacción del interés legítimo de China en velar por la observancia de sus disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles. Aduce que las medidas lo hacen garantizando que las clasificaciones arancelarias se basen en el contenido de lo que un fabricante importa y monta, y no en la forma de las expediciones.[614]

---

[612] *Ibid.*, párrafo 210, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Cigarrillos*, párrafo 71; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 171. Por lo que respecta al nivel de observancia de su arancel de aduanas que China trata de lograr, China sostiene que trata de velar por una clasificación uniforme de las partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, con independencia de que entren en China en una expedición o en múltiples expediciones (respuesta de China a la pregunta 295 del Grupo Especial). Las Comunidades Europeas observan a ese respecto que la referencia de China a la "clasificación adecuada" y "uniforme" es un intento para desviar la atención del hecho de que China todavía no ha demostrado la proporcionalidad de sus medidas (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 295 del Grupo Especial, donde se hace referencia a su Segunda comunicación escrita, párrafo 146).

Según China, la clasificación adecuada de las entradas de importación es un objetivo que, por su propia naturaleza, las autoridades aduaneras tratan de satisfacer con respecto a todas las entradas similares.

[613] Primera comunicación escrita de China, párrafo 213; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 175. En apoyo de su posición, China se remite a un informe periodístico en el que se indica que los principales fabricantes de automóviles y de partes de automóviles han observado que las medidas tienen poca o ninguna repercusión en sus operaciones en China (Primera comunicación escrita de China, párrafo 213; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 175, donde se cita un informe de Reuters, "Fang Yan, *Big car parts makers unfazed by China tax row*, Reuters (15 de mayo de 2006)" (China - Prueba documental 33)). Basándose en las estadísticas de importación de partes de automóviles correspondientes a 2004 y 2006, que demuestran que el valor total de las partes de automóviles importadas aumentó un 19,8 por ciento, China sostiene que este aumento rápido y continuado de la importación de partes de automóviles en China pone muy directamente de manifiesto la falta de toda repercusión desfavorable en el comercio (respuesta de China a la pregunta 294 del Grupo Especial, donde se hace referencia a los datos obtenidos del Anuario de la Industria Automovilística de China).

[614] China aduce que el ejemplo de un vehículo de modelo X ilustra tanto la importancia de los intereses que protegen las medidas impugnadas como la contribución de esas medidas a la satisfacción de esos intereses (Primera comunicación escrita de China, párrafos 211 y 212; Segunda comunicación escrita de China, párrafos 172 a 174); hace también referencia a otros modelos de vehículos automóviles que se montan en China con partes y componentes importados que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, y que se importan en China en múltiples expediciones (Primera comunicación escrita de China, párrafo 19; respuesta de China a la pregunta 116 del Grupo Especial). China sostiene además que de no existir las medidas los fabricantes de automóviles evadirían los tipos del derecho más elevados aplicables a los vehículos automóviles debido a la manera en que han estructurado sus importaciones de partes y componentes para esos y otros modelos de vehículos. China destaca también un caso concreto, al que hacen referencia los Estados

7.353 Las **Comunidades Europeas** sostienen que China no ha demostrado que sus medidas sirven para proteger intereses y valores como "la prevención de la elusión arancelaria", "la recaudación de ingresos fiscales" y "la aplicación de las concesiones arancelarias negociadas".[615] A juicio de las Comunidades Europeas, China no ha demostrado que realmente existe un problema de elusión arancelaria, o que sus medidas contribuyen a la recaudación de ingresos fiscales o a la aplicación de concesiones arancelarias negociadas. Los fabricantes de automóviles que importan partes de automóviles a fin de montarlos para formar un vehículo automóvil en China no eluden ningún arancel. Por el contrario, las medidas pasan por alto las concesiones arancelarias negociadas imponiendo cargas superiores a las fijadas en el arancel de aduanas de China.[616]

7.354 Las Comunidades Europeas aducen que la adopción, en 2004, de la Orden Nº 8 fue sucedida por una disminución espectacular de las exportaciones de partes de automóviles de las CE a China: en sólo unos pocos meses, las exportaciones bajaron al 53 por ciento, y después hasta el 33 por ciento, de su nivel de mayo de 2004. A partir de entonces, las exportaciones de partes empezaron a aumentar lentamente, y parece que ahora se han estabilizado al nivel de mayo de 2004[617], lo cual, según las Comunidades Europeas, debe analizarse a la luz del rápido incremento de la demanda y la producción de vehículos en China y de los índices de crecimiento, mucho más regulares, de las exportaciones de las CE observados antes de mayo de 2004. Las Comunidades Europeas aducen que una comparación entre las exportaciones de partes de automóviles de las CE y la producción de vehículos automóviles de China sugiere que la adopción de la Orden Nº 8 incitó a los fabricantes de automóviles a recurrir lo más rápidamente posible a los proveedores de partes nacionales a fin de adaptarse a las prescripciones de contenido nacional impuestas por las medidas.[618] En comparación, análisis recientes de la rama de

---

Unidos, en el que un fabricante importó previamente partes en forma de juegos de piezas CKD, pero ahora importa casi todas las mismas partes y componentes en forma de múltiples expediciones, lo que China considera constituye un caso de "fracción de una expedición CKD en dos o más cajas separadas" (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 173. China alude a su respuesta a la pregunta 160 del Grupo Especial, en la que China presentó el ejemplo de un vehículo del modelo Y: según China, un fabricante de automóviles Z anteriormente montaba en China casi exclusivamente con juegos de piezas CKD importados, pero a partir de 2004 el número de juegos de piezas CKD que la empresa Z importó para el modelo Y disminuyó espectacularmente, mientras que sus importaciones de partes de automóviles registraron un aumento importante. Ya en 2005, la empresa Z produjo 38.600 automóviles del modelo Y, y sólo importó 24 juegos de piezas CKD para el modelo Y ese mismo año. China sostiene que, como se ha verificado con arreglo a las disposiciones del Decreto Nº 125, la empresa Z sigue importando siete de los ocho principales conjuntos para la producción del modelo Y). China considera que si bien éste no es el único caso en el que las autoridades aduaneras pueden responder a la evasión de los tipos del derecho más elevados aplicables a un artículo completo, si es, desde luego, un caso que se aborda en las medidas impugnadas.

[615] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 293 del Grupo Especial, donde se hace también referencia a su Segunda comunicación escrita, párrafo 146.

[616] Las Comunidades Europeas destacan que con arreglo a las concesiones arancelarias negociadas fijadas en el arancel de aduanas de China, las partes de automóviles importadas deben estar sujetas a cargas del 10 por ciento, y no -como prevén las medidas- del 25 por ciento por el simple hecho de que se utilicen en la fabricación de vehículos con partes de automóviles importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas.

[617] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 294 del Grupo Especial, donde se hace referencia a los gráficos que figuran en la Prueba documental 37 presentada por las CE; las Comunidades Europeas sostienen que las estadísticas de producción de vehículos automóviles en China se han obtenido del sitio Web de la Oficina Nacional de Estadística de China (http://www.stats.gov.cn/english/statiscaldata/index.htm).

[618] Las Comunidades Europeas sostienen que esto resultó en una disminución de la cuota de mercado de las partes de automóviles de las CE, que ahora parece haberse hecho permanente, como pone de manifiesto la separación constante entre las dos curvas. China mantiene en sus observaciones sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 294 del Grupo Especial que la alegación de las Comunidades Europeas de que las

producción sugieren que las empresas chinas son cada vez más agresivas, y aumenta el temor de que en última instancia, debido a la ayuda gubernamental y a los incentivos, se deje de lado a las empresas extranjeras.[619]

7.355 Las Comunidades Europeas sostienen que las medidas sólo pueden justificarse al amparo del apartado d) del artículo XX si son necesarias para lograr la observancia del tipo arancelario del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos.[620] Sin embargo, las medidas no son adecuadas para lograr la observancia del arancel de aduanas de China, ya que en la mayoría abrumadora de los casos imponen un derecho del 25 por ciento cuando no se ha importado un vehículo completo, lo que difiere de lo establecido en el arancel de aduanas de China.

---

medidas han repercutido en sus exportaciones de partes de automóviles a China adolece de un vicio básico de lógica y relación causal: la Orden Nº 8 no imponía por sí misma ninguna obligación a los fabricantes de automóviles, ni tiene efectos en la clasificación y establecimiento de los derechos aplicables a los vehículos automóviles o a las partes de vehículos automóviles. Antes bien, no fue hasta que se adoptó el Decreto Nº 125, en abril de 2005, que las medidas impugnadas podrían haber tenido algún posible efecto en las decisiones sobre las fuentes de suministro. China aduce además que, sin embargo, las exportaciones comunitarias de partes de automóviles a China retomaron su tendencia alcista a principios de 2005, como ponen de manifiesto los propios datos de las Comunidades Europeas, justo cuando entró en vigor el Decreto Nº 125 (en referencia a la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146). Desde entonces, el valor de las exportaciones de partes de automóviles de las CE a China ha alcanzado máximos sin precedentes, llegando a su punto más alto en fecha tan reciente como marzo de 2007, según los datos de las propias Comunidades Europeas. China sostiene que esto es difícil de compaginar con la tesis de que las medidas impugnadas han tenido un efecto desfavorable en el comercio.

[619] En referencia a un artículo titulado "*Asian Automotive Industry Forecast Report, Volume I*" publicado en *Global Insight* (agosto de 2006, CE - Prueba documental 38), en particular el último inciso de la página 3, las Comunidades Europeas sostienen que los riesgos para los inversores extranjeros están creciendo. Mantienen además que la elección por China de los períodos de referencia (es decir, 2004-2006) en su respuesta a la pregunta 294 del Grupo Especial está viciada por el hecho de que la Orden Nº 8 fue anunciada en mayo de 2004, a lo que siguió una reducción espectacular de las exportaciones comunitarias de partes a China, como se indica en la Prueba documental 37 presentadas por las CE (-60 por ciento entre mayo y diciembre de 2004) (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 294 del Grupo Especial). Las Comunidades Europeas aducen que el aumento del 19,8 por ciento de las importaciones de partes debe compararse con el crecimiento de la producción de automóviles en China (es decir, un aumento del 46,8 por ciento entre 2004 y 2006) (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 294 del Grupo Especial; las Comunidades Europeas explican que según los cálculos basados en datos de la Oficina de Estadística de China, ese país produjo 5.186.400 automóviles en 2004 y 7.611.500 automóviles en 2006, lo que arroja un aumento del 46,8 por ciento, más del doble que el crecimiento de las importaciones de partes. Las Comunidades Europeas sostienen que esas cifras se obtuvieron añadiendo las cifras mensuales contenidas en la Prueba documental 36 presentadas por las CE ("Porcentaje en el valor de un vehículo completo de la combinación de partes importadas que representan el 60 por ciento del valor de un conjunto"). Las Comunidades Europeas añaden también que, como se explica en la Prueba documental, no se dispone de datos para enero y diciembre de 2006, que se dedujeron como promedio de los valores en los meses anterior y siguiente. Aun limitando la producción de automóviles en 2006 a los 10 meses sobre los que se disponía de datos (febrero a noviembre de 2006) esto arrojaría 6.361.300 unidades, es decir, un aumento del 22,7 por ciento en comparación con 2004), lo que demuestra que más y más partes se obtienen de proveedores locales. Las Comunidades Europeas sostienen que un análisis más detallado de los efectos de las medidas en función de datos mensuales y teniendo en cuenta la relación entre las partes importadas y la producción china de automóviles demuestra que esta última aumentó, entre el anuncio de la Orden Nº 8 y las últimas cifras comparables (marzo de 2007) en un 101 por ciento, mientras que las exportaciones comunitarias de partes sólo aumentaron un 18 por ciento (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 294 del Grupo Especial, donde se hace referencia al segundo gráfico de la Prueba documental 37 presentadas por las CE).

[620] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

7.356 Los **Estados Unidos** aducen que el fundamento atribuido a las medidas no está en consonancia con su alcance.[621] Por el contrario, las medidas tienen un campo amplio de aplicación que abarca todas las importaciones de partes a granel con fines de fabricación, no sólo los casos en los que juegos de piezas CKD se fraccionan en dos expediciones separadas. Por consiguiente, a juicio de los Estados Unidos, las medidas no son necesarias para lograr la observancia de las disposiciones de China aplicables a los vehículos automóviles, porque su campo de aplicación es extraordinariamente más amplio que el de unas medidas destinadas a poner fin a los tipos de "evasión" alegados por China.

7.357 El **Canadá** sostiene que las medidas no protegen intereses o valores comunes importantes, porque no existe un concepto conocido de "elusión" aplicable a los derechos de aduana propiamente dichos.[622] Según el Canadá, aunque China pudiera presentar pruebas de arbitraje arancelario, y aun en el caso de que esa práctica fuera inadecuada, el interés vital en juego sería una cantidad limitada de ingresos que China alega debería recibir. China, por ejemplo, no ha hecho referencia a preocupaciones de seguridad por lo que respecta a las partes de automóviles extranjeras, sino únicamente a que esas partes están eludiendo el pago de derechos más elevados.

7.358 Según el Canadá, las medidas son significativamente restrictivas del comercio en cuanto que no apuntan a incidentes aislados, sino que imponen una cobertura general sobre todas las partes de automóviles importadas, basada en umbrales arbitrarios que presuponen el arbitraje arancelario en todos los casos.[623] El Canadá aduce que tanto la carga interior como los trámites administrativos que deben cumplimentar los fabricantes de vehículos y partes que utilizan partes de automóviles importadas disuaden de importar esas partes, porque los fabricantes de vehículos no pueden arriesgarse a utilizar partes importadas por encima de los umbrales arbitrarios establecidos por las medidas debido a la sensibilidad a los precios del mercado chino.[624] Este factor obliga a las empresas a elaborar cuidadosos planes para evitar que se importen partes a niveles que se acerquen al límite del umbral, y también obliga a los fabricantes de partes de automóviles que importan partes de automóviles a firmar con los fabricantes de automóviles contratos en los que se garantice que sólo se suministran partes nacionales.[625]

---

[621] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 293 del Grupo Especial, donde se hace referencia a su respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial.

[622] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 98 y 99.

[623] *Ibid.*, párrafo 100; respuesta a la pregunta 294 del Grupo Especial.

[624] El Canadá sostiene que en la medida en que el Grupo Especial necesite formular una constatación fáctica sobre la repercusión en el comercio de las medidas, se trata de una inferencia que es fácil de deducir (respuesta del Canadá a la pregunta 294 del Grupo Especial); el Canadá también hace referencia a la declaración del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* de que "a nuestro parecer, es evidente que el Grupo Especial tenía facultades legales para inferir conclusiones de los hechos que tenía ante sí ..." (informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 203). Por lo que respecta al efecto en los fabricantes de partes fuera de China, cuyas importaciones son las que sufren discriminación en virtud de las medidas, el Canadá observa que la Asociación Canadiense de Fabricantes de Partes de Automóviles manifestó específicamente su preocupación por las medidas, lo que refleja la repercusión que han tenido en el comercio (*Automotive Parts Manufacturers' Association News,* "*President's Message: Driving Canada's Future*", página 2, noviembre de 2006 (Canadá - Prueba documental 45)).

[625] El Canadá también hace referencia, en apoyo de su posición, a declaraciones de empresarios chinos después de la entrada en vigor de las medidas. Por ejemplo, un director de *China Automotive System*, una empresa de propiedad china y uno de los mayores proveedores de partes de automóviles en China, se refirió a que uno de los pilares en los que se apoyaba el crecimiento de la producción de partes de automóviles en China era la política gubernamental que prescribe contenido local (es decir, las medidas), observando que "verdaderamente impulsan las ventas de los fabricantes de partes de automóviles de China" ("*China Automotive System*, *Roth Capital Conference, Presentation*, transcripción de la ponencia, 21 de febrero de 2007 (http://china.seekingalpha.com/article/277000) (Canadá - Prueba documental 46)", a que se hace referencia en la

7.359 El Canadá aduce que las medidas contribuyen poco o nada al objetivo de observancia del arancel de aduanas de China, y añade que China ni siquiera ha demostrado que exista un problema al que haya que hacer frente.[626] A juicio del Canadá, el problema alegado por China es que los importadores están evadiendo compromisos arancelarios, a saber, evitando pagar un tipo arancelario en favor de otro, fraccionando expediciones que de otro modo habrían llegado juntas a la frontera y se habrían clasificado debidamente como vehículos automóviles en múltiples expediciones. China no explica por qué los importadores no pueden aprovechar los tipos arancelarios mutuamente acordados por los Miembros, y añade que en cualquier caso China no ha presentado pruebas de que tal cosa esté sucediendo. En lugar de ello, las medidas simplemente suponen que hay evitación arancelaria en todos los casos en que las partes importadas (incluidas las importadas por terceros) superan los umbrales establecidos por las medidas.[627] El Canadá sostiene que al no haber fundamento jurídico en la alegación de que el arbitraje arancelario es inadecuado, y al no haber verdaderas pruebas de que ese arbitraje, incluso si se califica como "evasión arancelaria", realmente tiene lugar con alguna frecuencia, y mucho menos con alguna intención, las medidas no pueden contribuir a rectificar un problema que no existe.

7.360 El **Grupo Especial** reconoce que la obtención de ingresos mediante la recaudación de derechos arancelarios legítimos impuestos sobre las mercancías importadas es un interés importante para los Miembros de la OMC. De hecho, los derechos impuestos en el arancel de un Miembro sirven, entre otras cosas, para que el Gobierno importador recaude ingresos. A nuestro juicio, la importancia del interés fiscal perseguido por un Miembro, como el interés (recaudación de ingresos) perseguido por China en el presente caso, tiene que contrastarse cuidadosamente con su repercusión en el comercio y el grado de contribución de las medidas a la satisfacción de ese interés.

7.361 A ese respecto, como es lógico, y dada nuestra constatación *supra* de que China no ha demostrado le existencia de acciones específicas consideradas incompatibles con arreglo a su arancel de aduanas que tienen que evitarse mediante las medidas, no puede considerarse que éstas contribuyen al logro del objetivo que supuestamente persiguen. No obstante, aunque por un momento supusiéramos que podría estimarse que las medidas contribuyen a la observancia de las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles, por ejemplo impidiendo a los importadores que documenten o declaren falsamente sus importaciones[628], el ámbito de aplicación de las medidas es

---

respuesta del Canadá a la pregunta 294 del Grupo Especial); además, un analista de *Global Insight*, en un artículo de julio de 2006 dedicado a la rama de producción de automóviles de China, observó que las medidas ya habían tenido un efecto considerable en algunas marcas de lujo con bajos volúmenes de producción, citando una parada de la producción de Cadillac por GM en particular, y afirmando que otros fabricantes de vehículos "pueden seguir su camino" (Assembly Magazine, "*The Great Race*", 1º de julio de 2006 (Canadá - Prueba documental 47), a que se hace referencia en la respuesta del Canadá a la pregunta 294 del Grupo Especial).

[626] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 93 a 97.

[627] *Ibid.*, párrafo 93 y nota 106. A juicio del Canadá, China, para justificar las medidas, tiene que demostrar, no que suponer, una evasión a gran escala de los aranceles por los importadores de partes de automóviles, sin dar por sentado que cada vez que las partes importadas se expiden por separado la finalidad es evadir el pago de derechos (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 95, donde se hace referencia a la empresa Z y a otros ejemplos presentados por China en su Primera comunicación escrita, y respuestas de China a las preguntas 12 a), 77 y 160 del Grupo Especial. El Canadá sostiene que esos ejemplos simplemente muestran estadísticas de importación generales y se remiten al número de casos en que las partes se han caracterizado como vehículos completos en virtud de las medidas).

[628] Reconocemos en nuestra constatación *supra* que China no ha demostrado que esto es una acción considerada incompatible con el arancel de aduanas de China. No obstante, si se considerara que lo es, aparentemente las medidas no impedirían tal acción porque estén destinadas concretamente a evitarla, sino porque, debido a su amplio campo de aplicación, abarcan varios tipos de acciones descritas por China, entre ellas la documentación o declaración falsa de las mercancías importadas por parte de los importadores. A ese respecto nos parece útil una constatación del Grupo Especial en el asunto *Canadá - Publicaciones*: "El Código

demasiado amplio para que pueda considerarse necesario para evitar tal acción. Como hemos visto en la anterior sección, las medidas abarcan incluso los casos en los que los fabricantes/importadores de automóviles utilizan partes de automóviles importadas a fin de montarlas para formar vehículos automóviles en el curso normal de sus operaciones comerciales sin intención alguna de evitar los derechos arancelarios más elevados impuestos a los vehículos automóviles, y mucho menos intención de documentar o declarar falsamente el contenido específico de la importación. A nuestro juicio, esto es mucho más de lo necesario para lograr la observancia de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles.[629]

7.362 Las pruebas que tenemos ante nosotros también demuestran que el tiempo necesario para completar algunos procedimientos administrativos requeridos para la imposición de la carga puede ser de hasta un par de años.[630] Además, opinamos, basándonos en las pruebas que figuran en el expediente, que las medidas no corresponden necesariamente a las realidades comerciales de las ramas de producción de automóviles y partes de automóviles modernas. En términos generales, las pruebas demuestran que la realidad económica de la rama de producción de automóviles es que las partes de automóviles están más normalizadas, por lo que pueden utilizarse de manera intercambiable entre distintos modelos de vehículos. En particular, compartiendo plataformas[631], partes y componentes para varios modelos de vehículos, parece que los fabricantes de vehículos han aumentado el número de modelos de vehículos producidos con partes y componentes comunes, consiguiendo así economías de escala. Por ejemplo, un sistema ampliamente adoptado por los fabricantes de automóviles es la estrategia de plataformas, con arreglo a la cual siempre que es posible se comparten elementos comunes para distintos modelos de vehículos.[632] Los informes del sector del automóvil también indican que las plataformas pueden utilizarse para distintos automóviles de la

---

Arancelario 9958 no puede ser considerado como una medida destinada a lograr la observancia del artículo 19 de la Ley del Impuesto sobre la Renta. Es verdad que si un gobierno prohíbe la importación de publicaciones periódicas extranjeras que contengan anuncios dirigidos al mercado interno, como hace el Canadá en el presente caso, la posibilidad de no cumplimiento de una disposición fiscal que concede deducciones fiscales por los gastos realizados en anuncios en publicaciones nacionales se reducirá considerablemente. Parecería casi imposible que una empresa publicara un anuncio en una revista extranjera porque prácticamente no habría ninguna publicación extranjera disponible para publicar ese anuncio. Por lo tanto, no sería de ningún modo posible que la empresa reclamara legalmente esa deducción fiscal. Sin embargo, este es un aspecto accesorio de una medida independiente, distinta (aunque pueda compartir el mismo objetivo de política) de la disposición fiscal destinada a proporcionar un incentivo a la publicación de anuncios en las publicaciones canadienses con preferencia a las publicaciones extranjeras ... ." (párrafo 5.10) (no se reproduce la nota de pie de página).

[629] Como sostiene el Canadá, las medidas no apuntan a incidentes aislados, sino que abarcan globalmente todas las partes de automóviles importadas sobre la base de umbrales arbitrarios que *suponen* el arbitraje arancelario en todos los casos (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 100).

[630] Respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 8 y 171 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 26. Véanse los párrafos 7.62 a 7.65 *supra*.

[631] Inicialmente, por plataforma se entendía un chasis compartido, pero ahora se entiende un conjunto compartido de componentes comunes para un cierto número de automóviles distintos, en particular el chasis, los mecanismos de dirección y las suspensiones (*Wikipedia, the free encyclopedia*, "*Automobile platform*", http://en.wikipedia.org/wiki/Automobile platform (CE - Prueba documental 12)).

[632] Las pruebas documentales que tenemos ante nosotros demuestran que muchos fabricantes de automóviles han optado por la normalización en plataforma: i) Ford, por ejemplo, utiliza su plataforma EUCD, en la que se basan cinco modelos distintos actuales y cinco modelos futuros (Volvo, Ford, Jaguar) (CE - Prueba documental 15); ii) Ford incorpora una serie de motores utilizada globalmente en la producción de módulos para Ford North America, Ford Europa, Matsuda y Jaguar (Canadá - Prueba documental 33); iii) GM y Ford desarrollaron conjuntamente una nueva transmisión automática de seis velocidades para uso en modelos producidos por ambas empresas (Canadá - Prueba documental 34); y iv) Volkswagen ha utilizado su plataforma D para grandes automóviles de lujo de las marcas Volkswagen, Audi y Bentley (CE - Prueba documental 21).

misma familia, de manera que se comparte entre un 60 y un 70 por ciento de partes comunes.[633] Estamos de acuerdo con el argumento de China de que las características comunes de las partes y componentes de automóviles son muy pocas, en la medida en que las pruebas también demuestran que la posibilidad de intercambiar algunas partes de automóviles sigue siendo limitada debido a la función o finalidad específica de esas partes.[634] Sin embargo, basándonos en la evaluación de las pruebas presentadas por las partes, concluimos que a pesar de alguna variación en el grado de intercambiabilidad, las partes de automóviles han sido lo bastante normalizadas para que identificar un modelo de vehículo específico para cuya fabricación se incorporarán determinadas partes de automóviles resulte ser innecesariamente restrictivo del comercio.

7.363 Las Comunidades Europeas sostienen además que China no ha tenido en cuenta medios menos onerosos para lograr la observancia de su arancel de aduanas, a pesar de que podía haber aplicado muchas alternativas razonablemente disponibles, por ejemplo investigando únicamente los casos concretos de supuesta evasión de sus leyes arancelarias en lugar de imponer cargas, en virtud de las medidas, a todas las partes de automóviles importadas que se montan para formar vehículos que no respetan los umbrales establecidos en las medidas.[635] China aduce que la cuestión de la evasión arancelaria, en el presente contexto, gira en torno de garantizar la clasificación correcta de lo que se importa, y un objetivo importante de la clasificación aduanera es lograr la misma clasificación de un artículo en cada ocasión en que sea importado.[636] Para lograr esa uniformidad de clasificación deben darse los mismos resultados de clasificación en todas las circunstancias similares, no sólo en aquellos casos en los que las autoridades aduaneras dediquen los recursos necesarios a investigar importaciones específicas. Según China, esa es la razón de que las medidas no puedan limitarse a "casos concretos", ya que el objetivo de las medidas es garantizar la clasificación coherente de las partes y componentes que presenten las características esenciales de un vehículo automóvil, en todos los casos.[637]

---

[633] CE - Pruebas documentales 24 y 25.

[634] La referencia de China a la falta de intercambiabilidad del sistema de suspensión por tirantes para un derivado del VW Passat B6 y para el VW Sagitar atañe a los distintos rendimientos y tamaños de los vehículos (China - Prueba documental 46).

[635] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 146.

[636] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 176; respuesta de China a la pregunta 296 del Grupo Especial.

[637] Respuesta de China a la pregunta 296 del Grupo Especial. China sostiene además que, en ausencia de las medidas, carecería esencialmente de un mecanismo para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente para formar un solo artículo. En otras palabras, no hay fundamento para investigar y determinar si cualquier expedición concreta de partes y componentes de automóviles da lugar a la evasión de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles. Esta falta de transparencia de la realidad comercial de lo que un fabricante de automóviles importa es lo que las medidas impugnadas tratan de subsanar.

En sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 296 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas sostienen que "los actos de evasión aduanera, cuyo peligro China no ha demostrado aún, serían por su propia naturaleza actos individuales. Por lo tanto, China podría garantizar la 'clasificación uniforme' de vehículos y partes mediante investigaciones individuales. La referencia de China a los recursos posiblemente limitados de sus autoridades aduaneras no puede justificar unas medidas por lo demás desproporcionadas. Además, China no ha demostrado por qué necesita un 'mecanismo para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí por ser montadas conjuntamente para formar un solo artículo'. A juicio de las CE, un 'mecanismo' que crea ficciones como las que figuran en las medidas impugnadas no es idóneo, necesario o proporcionado para fomentar el objetivo de la clasificación aduanera uniforme".

7.364 Sin embargo, como sostienen las Comunidades Europeas[638], los argumentos de China relativos a la disponibilidad de medidas alternativas compatibles con la OMC se basan en su propia definición de las acciones que se consideran incompatibles con su arancel de aduanas, cosa que China no ha logrado demostrar. En esa medida, convenimos en que China no ha explicado por qué la investigación de casos individuales a medida que sea necesario no puede servir como alternativa a las medidas si, con arreglo a nuestra suposición *supra*, se considerara que las medidas logran la observancia del arancel de aduanas de China en determinadas circunstancias limitadas. Por consiguiente, y habida cuenta del carácter restrictivo del comercio de las medidas por lo que respecta a las partes de automóviles importadas, y de que aparentemente China disponía de una medida alternativa, concluimos que China no ha demostrado que las medidas sean "necesarias" para lograr la observancia del arancel de aduanas de China.

d) Conclusión

7.365 A la luz de lo anteriormente expuesto, constatamos que China no ha demostrado que las medidas estén justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX. En consecuencia, no es necesario que el Grupo Especial examine si las medidas satisfacen los requisitos establecidos en el preámbulo del artículo XX.

C. EL ACUERDO SOBRE LAS MIC

7.366 Los **reclamantes** aducen que las medidas infringen el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, que prohíbe el uso de medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y/o el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994.[639]

7.367 **China** responde que las medidas, al ser medidas en frontera, no están comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo III y el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994, y, en consecuencia, tampoco en el ámbito de aplicación del Acuerdo sobre las MIC.

7.368 Recordamos nuestras constataciones, expuestas en el párrafo 7.272 *supra*, de que China ha actuado de manera incompatible con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994. Estimamos que esas constataciones son suficientes para resolver la diferencia sometida a nuestra consideración por los reclamantes. En consonancia con lo resuelto por otros grupos especiales que han abordado alegaciones similares, en particular los encargados de los asuntos *Canadá - Automóviles* e *India - Automóviles*[640], opinamos asimismo que poner las medidas en conformidad con las obligaciones que corresponden a China a tenor de nuestras constataciones en el marco del párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 también eliminaría cualquier incompatibilidad de esas medidas con el Acuerdo

[638] Las Comunidades Europeas sostienen que la opinión de China de que no hay alternativas disponibles para alcanzar el objetivo de su arancel de aduanas se basa en su creencia equivocada de que un mecanismo como el establecido por las medidas es necesario para determinar si expediciones múltiples de partes y componentes están relacionadas entre sí por su montaje común para formar un vehículo automóvil (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 296 del Grupo Especial).

[639] Los tres reclamantes han formulado sus alegaciones al amparo del apartado a) del artículo 1 de la lista ilustrativa del Acuerdo sobre las MIC, y las Comunidades Europeas y los Estados Unidos también han formulado alegaciones al amparo del apartado a) del artículo 2 de la lista ilustrativa. Sin embargo, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aclararon que no llevaban adelante su alegación al amparo del apartado a) del artículo 2 de la lista ilustrativa (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 165 del Grupo Especial).

[640] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.91; e informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.324.

sobre las MIC. Por consiguiente, aplicamos el principio de economía procesal por lo que respecta a las alegaciones formuladas por los reclamantes al amparo del Acuerdo sobre las MIC.

D. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994

7.369 En la sección VII.B.1 hemos constatado que las medidas de China imponen una carga interior de manera incompatible con el párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994.

7.370 Los reclamantes han formulado una alegación subsidiaria, al amparo del artículo II del GATT de 1994, para el caso de que el Grupo Especial constate que la carga impuesta por las medidas constituye un derecho de aduana propiamente dicho. Sostienen que, aunque se considerara que la carga es un derecho de aduana propiamente dicho, dicha carga seguiría infringiendo el párrafo 1 b) del artículo II, porque se impone en una cuantía que excede de las concesiones hechas por China en las partidas arancelarias pertinentes para las partes de automóviles de la Lista de concesiones de China. China aduce que la carga es un derecho de aduana propiamente dicho impuesto de conformidad con los compromisos asumidos por China en su Lista de concesiones.

7.371 En esta sección examinaremos la alegación subsidiaria formulada por los reclamantes al amparo del artículo II con respecto a la carga impuesta en virtud de las medidas a las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones para el montaje de vehículos automóviles en China y caracterizadas como vehículos automóviles sobre la base de los criterios establecidos en las medidas.[641]

7.372 A efectos de este análisis examinaremos en primer lugar el aspecto de las medidas relacionado con las múltiples expediciones, es decir, si las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles incluidas en la Lista de concesiones de China comprenden las partes de automóviles importadas por separado en múltiples expediciones que se constate presentan las características esenciales de un vehículo automóvil sobre la base de su montaje para formar un vehículo automóvil. Seguidamente examinaremos si los criterios establecidos en las medidas, principalmente los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125, por lo que respecta a las características esenciales de un vehículo automóvil son compatibles con las concesiones de China consagradas en su Lista de concesiones. A ese respecto, cabe considerar que los criterios para la determinación de las características esenciales, de aplicarse a las partes de automóviles importadas en una sola expedición,

[641] Por las mismas razones expuestas por el Grupo Especial, *Canadá - Productos lácteos*, observamos que nuestro análisis de la alegación subsidiaria de los reclamantes está respaldado por los siguientes elementos: **i)** todos los reclamantes han formulado una alegación subsidiaria al amparo del artículo II del GATT de 1994; **ii)** los reclamantes y China discrepan sobre si las medidas son compatibles con el artículo II del GATT de 1994 en el caso de que la carga esté comprendida en el ámbito de aplicación de dicha disposición; **iii)** la frontera precisa entre el párrafo 2 del artículo III y el artículo II del GATT de 1994 puede no ser siempre clara; **iv)** si nuestra constatación en el marco del párrafo 2 del artículo III se revocara, podría pedirse al Órgano de Apelación que examinara las alegaciones formuladas al amparo del artículo II, lo que requeriría una evaluación fáctica compleja y la ponderación de pruebas presentadas por las partes en esta diferencia, proceso que trascendería la jurisdicción del Órgano de Apelación e imposibilitaría al OSD formular recomendaciones y resoluciones sobre todas las alegaciones jurídicas dentro de los plazos previstos en el ESD; **v)** si el OSD adopta nuestras constataciones sobre el artículo III, los objetivos declarados del ESD de "pronta solución" de las diferencias (párrafo 3 del artículo 3 del ESD), de una "solución satisfactoria del asunto de conformidad con los derechos y obligaciones dimanantes [del ESD] y de los Acuerdos abarcados" (párrafo 4 del artículo 3 del ESD), de "una solución positiva de las diferencias" (párrafo 7 del artículo 3 del ESD) y de "la eficaz solución de las diferencias en beneficio de todos los Miembros" (párrafo 1 del artículo 21) podrían alcanzarse con más facilidad si las partes tuvieran a su disposición el examen de la cuestión realizado por el Grupo Especial en el marco del artículo II del GATT de 1994.

son un elemento que haría que la carga impuesta en virtud de las medidas estuviera comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

1. Trato de las partes de automóviles en la Lista CLII de China

7.373 En la parte pertinente, la Lista de concesiones de China establece lo siguiente[642]:

	Partidas arancelarias para vehículos automóviles	**Tipos arancelarios consolidados**
87.02	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor	Tipo consolidado final del 25% [643]
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (*break* o *station wagon*) y los de carreras	Tipo consolidado final del 25%
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	Tipos consolidados finales del 6%, 15%, 20%, 25%
87.06	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor	Tipos consolidados finales del 10%, 20%
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas	Tipo consolidado final del 10%
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	Tipos consolidados finales en su mayor parte del 10%[644]
84.07	Motores de émbolo (cilindro) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión) (motores de émbolo (cilindro) alternativo del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos del Capítulo 87)	Tipo consolidado final del 10%[645]
84.08	Motores de émbolo (cilindro) de encendido por compresión (motores Diesel o semi-Diesel) (motores del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos del Capítulo 87)	Tipos consolidados finales del 5%, 5,4%[646]

7.374 La Lista de concesiones de China, tal como se resume en el cuadro *supra* por lo que respecta a las partidas arancelarias más pertinentes en este caso, contiene partidas arancelarias separadas para

[642] China sostiene que a efectos del presente procedimiento basta con suponer que el tipo arancelario aplicable a los vehículos automóviles es del 25 por ciento, y que el tipo arancelario aplicable a las partes y conjuntos de vehículos automóviles es del 10 por ciento (Primera comunicación escrita de China, párrafo 15). Los reclamantes sostienen que el tipo consolidado final para las partes de automóviles es del 10 por ciento, mientras que en términos generales es del 25 por ciento para vehículos enteros, y que la carga del 25 por ciento es en la práctica un pago del tipo consolidado del 10 por ciento aplicable a las partes, más un 15 por ciento adicional. En determinados casos la cuantía puede llegar a ser 12 ½ veces superior, como en el código 84099991 del SA (partes para motores de potencia de salida superior o igual a 32,39 kW (180 hp)), para el que con arreglo a su Lista China se ha comprometido a imponer un tipo consolidado del 2 por ciento, pero al que podría imponerse una carga del 25 por ciento si las medidas se aplican (Parte D.1 de la Sección de Antecedentes Fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes; también Prueba documental conjunta 2).

[643] En la Lista CLII de China se indica, en la partida arancelaria 9802.1020, un tipo arancelario consolidado final del 4 por ciento (Prueba documental conjunta 2).

[644] En la partida arancelaria 8708.6020 se indica un tipo arancelario consolidado final del 15 por ciento, y en las partidas 8708.9920 y 8708.9940 un tipo arancelario del 25 por ciento.

[645] Para las partidas 8407.2100 y 8407.2900 se indica un tipo arancelario consolidado final del 8 por ciento.

[646] Además, para determinadas partidas y subpartidas arancelarias se indican tipos consolidados del 9 al 25 por ciento en la fecha de la adhesión.

los vehículos automóviles, las categorías intermedias (los denominados conjuntos) de partes de automóviles, y las partes y componentes de vehículos automóviles: los tipos arancelarios aplicables a las partes y componentes y los conjuntos de automóviles (10 por ciento en promedio) son inferiores a los aplicables a los vehículos automóviles completos (25 por ciento en promedio). La Lista de China no contiene condiciones o reservas específicas por lo que respecta a las partidas arancelarias en cuestión. Los reclamantes alegan que las medidas de China imponen a las partes de automóviles importadas derechos de aduana propiamente dichos que exceden de los fijados en la Lista de China, de manera incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

7.375 En la parte pertinente, el párrafo 1 del artículo II del GATT dispone lo siguiente:

> "a) Cada parte contratante concederá al comercio de las demás partes contratantes un trato no menos favorable que el previsto en la parte apropiada de la lista correspondiente anexa al presente Acuerdo.
>
> b) Los productos enumerados en la primera parte de la lista relativa a una de las partes contratantes, que son productos de los territorios de otras partes contratantes, no estarán sujetos -al ser importados en el territorio a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista. Dichos productos estarán también exentos de todos los demás derechos o carga de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta que excedan de los aplicados en la fecha de este Acuerdo o de los que, como consecuencia directa y obligatoria de la legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente."

7.376 Por consiguiente, lo que en última instancia tenemos que decidir es si en virtud de las medidas las partes de automóviles importadas están sujetas a un derecho de aduana propiamente dicho que excede de las concesiones de China consagradas en las partidas arancelarias pertinentes de la Lista de China de manera que se infringe la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II, y en consecuencia el párrafo 1 a) del artículo II del GATT de 1994, por otorgarse a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el fijado en las concesiones de China consagradas en su Lista.[647]

2. Trato de las partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - *múltiples expediciones*

7.377 Con arreglo a las medidas, las partes de automóviles se clasifican como vehículos automóviles, y se les imponen los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles cuando son montadas para formar un vehículo automóvil en China y alcanzan determinados umbrales establecidos en las medidas, aunque se importen por separado en múltiples expediciones.[648] Los reclamantes aducen que las medidas infringen el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 porque imponen a las importaciones de partes de automóviles derechos de aduana propiamente dichos

[647] Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo (Brasil)*, párrafos 7.54, 7.79, 7.80 y 7.87 a 7.94. Estamos de acuerdo en lo que respecta a la función interpretativa a que hace referencia el Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo* en relación con el compromiso de un Miembro consagrado en su Lista de concesiones, y en consecuencia las obligaciones que le corresponden en virtud del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

[648] Véanse los párrafos 7.67 a 7.69 *supra*.

(25 por ciento en promedio) superiores a las concesiones de China para las partes de automóviles (10 por ciento en promedio) consagradas en su Lista. China aduce que debe estar facultada para interpretar las partidas arancelarias correspondientes a los vehículos automóviles de manera que les confiera un efecto significativo y para recaudar los derechos aplicables a los vehículos automóviles. Las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones, por consiguiente, tienen que contarse juntas para determinar si presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. En consecuencia, lo que tenemos que decidir es si debe interpretarse que las disposiciones arancelarias para los vehículos automóviles consagradas en la Lista de concesiones de China incluyen las partes de automóviles importadas por separado en múltiples expediciones para su montaje en el país, si esas partes hubieran presentado las características esenciales de un vehículo automóvil de haber sido importadas en una sola expedición.[649]

a) Interpretación de la Lista de concesiones de China

7.378 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 3 del ESD, y ateniéndonos al criterio adoptado por grupos especiales y por el Órgano de Apelación en otros casos[650], interpretaremos la Lista de concesiones de China de conformidad con las normas de interpretación consagradas en la *Convención de Viena*.

i) Sentido corriente de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"[651]

7.379 Como se indica en la sección VII.E por lo que respecta a las alegaciones de las partes relativas a los juegos de piezas CKD y SKD, el sentido corriente de "vehículos automóviles" tiene un valor limitado como orientación para la interpretación de las partidas arancelarias de que se trata. Las definiciones de esos términos en el diccionario no indican si debe interpretarse que las partidas arancelarias para los vehículos automóviles incluyen partes y componentes de automóviles importados en múltiples expediciones que cabe considerar habrían presentado las características esenciales de un vehículo automóvil si se hubieran importado todos juntos. En consecuencia, estudiaremos el contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles".

ii) Contexto[652] *de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"*

Otros términos que figuran en las partidas arancelarias para vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87

7.380 Las **Comunidades Europeas** sostienen que si se examinan en el contexto de otros términos que figuran en las partidas arancelarias para vehículos automóviles (87.02, 87.03 y 87.04)[653], así como otros términos que figuran en partidas arancelarias como las partidas 87.06, 87.07, 84.07 y 84.08, no hay nada que respalde la opinión de que las partes o algunas partes para vehículos automóviles podrían clasificarse dentro de las partidas correspondientes a vehículos automóviles completos.[654]

[649] Como se indica en el párrafo 7.371 *supra*, examinamos el criterio de las características esenciales establecido en las medidas de China, es decir, los párrafos 2 y 3 del artículo 21, en la sección VII.E *infra*.

[650] Véase el párrafo 7.652 *infra*.

[651] Véanse los párrafos 7.653 a 7.657 *infra*.

[652] Véanse los párrafos 7.662 a 7.667 *infra*.

[653] Aunque las Comunidades Europeas afirman que otros términos que figuran en las partidas arancelarias pertinentes son un contexto adecuado por lo que respecta a la expresión "vehículos automóviles", no han presentado argumentos específicos sobre otros términos en esas partidas que respalden su opinión de que el sentido de "vehículos automóviles", tal como figura en las concesiones de China, incluye exclusivamente los vehículos automóviles completos.

[654] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 250.

Las Comunidades Europeas sostienen que hay una distinción muy clara entre los términos de las partidas correspondientes a vehículos automóviles completos, las partes de esos vehículos y las categorías intermedias entre vehículos automóviles y partes en el Capítulo 87 de la Lista de China.[655] Según las Comunidades Europeas, no hay en las partidas arancelarias para los vehículos automóviles (por ejemplo, 87.02-87.04) ni en las partidas para las partes (87.06-87.08, 84.07-84.09 y 85.03) nada que al menos pudiera remotamente sugerir que las partes de automóviles para vehículos automóviles completos deben clasificarse en las partidas arancelarias para vehículos automóviles.[656]

7.381 A este respecto, **China** no ha presentado directamente ningún argumento en contrario. En lugar de ello, sostiene que para interpretar la expresión "vehículos automóviles" es necesario recurrir al contexto de la RGI 2 a), y que la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) también constituye contexto.

7.382 El **Grupo Especial** observa que otros términos que figuran en las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04 describen la finalidad de los vehículos incluidos en cada partida, como el transporte de "personas" o "mercancías". Sin embargo, no hay en los términos que figuran en esas partidas nada que sugiera que partes de vehículos automóviles completos estén clasificadas en las mismas partidas que los vehículos automóviles. En todo caso, parece que esos términos limitan el alcance de las partidas a los vehículos automóviles completos, dado que las partes y componentes de vehículos automóviles, por definición, no pueden realizar las funciones descritas en cada partida, como el transporte de personas o mercancías.

El Sistema Armonizado[657]

Reglas Generales Interpretativas del SA: relación entre la RGI 1 y la RGI 2

7.383 Observamos, para empezar, que la posición de **China** por lo que respecta a la interpretación de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" se basa en la aplicación de la RGI 2 a), a saber, que la RGI 2 a) permite que partes importadas en múltiples expediciones y montadas posteriormente para formar un vehículo automóvil se clasifiquen como un vehículo automóvil si presentan las características esenciales de un vehículo automóvil.

7.384 Los **reclamantes** no niegan que la RGI 2 a) es una de las Reglas del SA, por lo que en principio podría ser pertinente para la interpretación del arancel de aduanas de China, pero hacen hincapié en que la RGI 2 a) sólo puede ser pertinente tras la aplicación de la RGI 1.[658]

---

[655] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 78 y 79.

[656] *Ibid.*, párrafos 81 a 89.

[657] Véanse los párrafos 7.663 a 7.667.

[658] Respuestas de las Comunidades Europeas y el Canadá a la pregunta 114 del Grupo Especial; respuesta de los reclamantes a la pregunta 208 del Grupo Especial. La respuesta del **Canadá** a la pregunta 114 del Grupo Especial se basa en la reserva de que la RGI 2 a) es ampliamente pertinente en la medida en que puede aplicarse, en determinados casos limitados, en el marco del SA, a la interpretación de la Lista de China, y de que la RGI 2 a) no es en sí misma contexto, pero puede tenerse en cuenta tras aplicar la RGI 1. El Canadá conviene en que los Miembros están facultados para clasificar las partes que presentan las características esenciales de la mercancía acabada o bien como partes o como la mercancía acabada, de conformidad con las Reglas del SA, incluida la RGI 2 a) (respuesta del Canadá a la pregunta 208 del Grupo Especial, donde se hace también referencia a su Segunda comunicación escrita, nota 77). Las **Comunidades Europeas** sostienen que en la mayoría abrumadora de los casos de clasificación arancelaria se decide sobre la base de la RGI 1, que es la columna vertebral de la aplicación e interpretación del SA, y en consecuencia de los aranceles de aduanas de la mayoría de los Miembros de la OMC, como China. Las Comunidades Europeas opinan que hay una clara jerarquía entre las reglas, y que si la clasificación puede determinarse de conformidad con los términos de las

7.385 La RGI 1 dispone lo siguiente:

> "Los títulos de las Secciones, de los Capítulos o de los Subcapítulos sólo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes."

7.386 La **Secretaría de la Organización Mundial de Aduanas ("Secretaría de la OMA")**[659] explica que a tenor del texto de la RGI 1, "todas las Reglas Generales de Interpretación" tienen que consultarse cuando se clasifican artículos en el SA.[660] Esto significa que la RGI 2 siempre debe tenerse en cuenta, en conjunción con la RGI 1, siempre que los textos de las partidas y notas legales no exijan lo contrario. La Secretaría de la OMA explica también que "si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas" significa que una partida que prevea específicamente un grupo de partes no ensambladas o un artículo incompleto tendría prelación por la aplicación de la RGI 1, porque la RGI 2 no sería aplicable (es decir, porque esas partidas o notas ... requieren otra cosa). La Secretaría de la OMA considera que las partidas arancelarias 87.06 y 87.07 serían ejemplos de esas situaciones.

7.387 Además, según la Secretaría de la OMA, este principio se expone "en el párrafo V) de la Nota explicativa de la RGI 1":

> "En el apartado III) b), la frase *si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas* está destinada a precisar, sin lugar a equívoco, que el texto de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo tiene prioridad sobre cualquier otra consideración para determinar la clasificación de una mercancía. Por ejemplo, en el Capítulo 31, las Notas disponen que ciertas partidas *sólo* comprenden determinadas mercancías. Esto significa que el alcance de estas partidas no puede ampliarse para abarcar mercancías que, de otra forma, se incluirían en ellas por aplicación de la RGI 2 b)."[661]

7.388 La Secretaría de la OMA indica que si bien es habitual aplicar las Reglas Generales de Interpretación de manera consecutiva, para ser precisos, cuando la clasificación viene determinada por las Reglas 1 y 6 no significa que no se hayan consultado las demás Reglas Generales de Interpretación. Simplemente significa que la aplicación del texto de la RGI 1, en particular la

---

partidas y de cualesquiera notas de secciones y capítulos relacionadas, otras reglas simplemente no son aplicables. Sostienen que la clasificación de las partes de automóviles puede determinarse sobre la base de los términos que figuran en las partidas. Hay una distinción muy clara entre los términos de las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos, las partes de esos vehículos y las categorías intermedias entre los vehículos automóviles y las partes. Los **Estados Unidos** sostienen que las medidas de China contradicen directamente lo establecido en la RGI 1, en particular porque China, en virtud de sus medidas, clasifica las partes de automóviles como vehículos enteros cuando el SA tiene partidas específicas para las partes de automóviles (Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 39).

[659] En estos informes, nuestra referencia a las observaciones de la OMA alude a las formuladas por la Secretaría de la OMA, no por los miembros de la OMA. En esa medida, el Grupo Especial no se apoya en las observaciones de la Secretaría de la OMA, ni las incorpora como opinión oficial de los miembros de la OMA.

[660] Carta de la OMA de 30 de julio de 2007, página 2. La Secretaría de la OMA explica que las palabras "y ... de acuerdo con las Reglas siguientes" que figuran en la RGI 1 requieren que se consulten todas las Reglas Generales de Interpretación cuando se clasifican artículos en el SA.

[661] Carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, páginas 1 y 2.

expresión "si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas", hace que no sea aplicable la RGI 2.[662]

7.389 El **Grupo Especial** observa en primer lugar que el texto de la RGI 1 indica que las partes contratantes del SA están obligadas a clasificar las mercancías de conformidad con los términos de las partidas y de cualesquiera notas de sección o de capítulo pertinentes *y* de conformidad con las disposiciones que siguen a la RGI 1 (es decir, las Reglas 2-6), siempre que las partidas arancelarias o las notas de sección o de capítulo pertinentes no requieran otra cosa. Basándonos en el sentido corriente de la RGI 1, estimamos que todas las Reglas Generales Interpretativas, empezando por la RGI 1, son pertinentes para la clasificación de las mercancías. Esto, a nuestro juicio, significa que las Reglas 2-6 no deben pasarse por alto simplemente porque una mercancía puede clasificarse aplicando la RGI 1. Esto último reduciría a la inutilidad la existencia de otras Reglas Generales de Interpretación, así como las palabras "si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas, de acuerdo con las Reglas siguientes". Como observó la Secretaría de la OMA y han señalado los reclamantes, la clasificación debe basarse, en primer lugar, en los términos de las partidas y las notas de sección o de capítulo pertinentes de conformidad con la RGI 1, *y* siempre que esas partidas o notas no requieran otra cosa, de acuerdo con las Reglas 2-6.

7.390 Las partidas arancelarias objeto del presente caso (87.02-87.05) no contienen palabras que harían irrelevante la RGI 2 a) para la clasificación de las partes de automóviles en el Capítulo 87. Observamos asimismo que las Notas a la sección XVII, a la que pertenece el Capítulo 87, no contienen ninguna prescripción que limitaría el recurso de las partes contratantes a otras disposiciones de las Reglas Generales de Interpretación a efectos de clasificación. Además, las Consideraciones generales del Capítulo 87 estipulan que "los vehículos incompletos o sin terminar se clasifican con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presenten ya las características esenciales (Regla General 2 a))".[663] La referencia expresa en las Consideraciones generales a la aplicación de la RGI 2 a) demuestra que dicha Regla se aplica, cuando procede, para la clasificación de mercancías incluidas en las partidas arancelarias del Capítulo 87.

7.391 Por consiguiente, constatamos que tanto la RGI 1 como la RGI 2 pueden ser parte del contexto para la aplicación de la expresión "vehículos automóviles" en el presente caso. Examinaremos en qué modo esas reglas interpretativas del SA se aplican a la interpretación de la expresión arancelaria "vehículos automóviles", teniendo en cuenta que la RGI 2 a) sólo puede aplicarse en conjunción con la RGI 1.[664]

> Aplicación de la RGI 2 a), en conjunción con la RGI 1, a las partidas arancelarias para "vehículos automóviles"

7.392 Como hemos indicado más arriba, los términos de las partidas arancelarias del Capítulo 87 no sugieren que la expresión "vehículos automóviles" debe interpretarse de manera que incluya las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones para montaje en el país. Tampoco proporcionan las Notas a la sección XVII orientación que pudiera respaldar esa interpretación. Pasamos ahora al principio establecido en la RGI 2 a).

---

[662] La Secretaría de la OMA observa asimismo que los criterios de clasificación promulgados por el Comité del SA incluyen una relación de las reglas aplicables, y añade que el Comité incluye ahora la RGI 1 en todas las relaciones de las reglas aplicables (en ocasiones también se citan otras notas de sección o de capítulo).

[663] Las Consideraciones generales del Capítulo 87 proporcionan también algunos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que se clasificarían como los vehículos completos o terminados correspondientes al aplicarse la RGI 2 a). Esos ejemplos son A) un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos o sin la batería y B) un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar.

[664] Carta de 20 de junio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 3.

7.393 La RGI 2 a) estipula lo siguiente:

> "Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que *éste presente* las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía." (sin cursivas en el original)

7.394 **China** sostiene que la RGI 2 a) contempla una continuidad de circunstancias en la cual las partes y componentes de un artículo se clasificarán como el artículo completo, y añade que no hay una clara separación entre las partidas arancelarias para un artículo completo y las partidas arancelarias para las partes y componentes de ese artículo. Remitiéndose a la RGI 2 a), China sostiene que la importación, en múltiples expediciones, de las partes necesarias para montar un vehículo automóvil completo es también la importación de un vehículo automóvil, no de las partes de un vehículo automóvil, siempre que las partes importadas, al ser montadas, presenten las características esenciales de un vehículo automóvil.

7.395 China aduce, en particular, que las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) permiten a las autoridades aduaneras basar una determinación en materia de clasificación en pruebas de que una expedición de partes y componentes está relacionada con otras expediciones de partes y componentes debido a su montaje común para formar un solo artículo.[665] China opina que si las palabras "éste presente" se limitaran al contenido de una sola expedición, no habría posibilidad de que las partes contratantes del SA aplicaran los principios de la RGI 2 a) a mercancías montadas a partir de múltiples expediciones.

7.396 China considera que las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) son por sí mismas susceptibles de distintas interpretaciones cuando se aplican a artículos no montados o desmontados que se importan en múltiples expediciones. Sin embargo, la interpretación de la Decisión del Comité del SA adoptada en 1995 lleva necesariamente a concluir que las palabras "éste presente" no impiden la aplicación de la RGI 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes.[666] China considera que al constatar que los casos a que se refiere el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA son aplicaciones de la RGI 2 a) que han de ser determinadas por cada país de acuerdo con sus propias leyes y reglamentaciones, el Comité del SA tuvo que considerar que las palabras "éste presente" no impiden esas aplicaciones de la RGI 2 a).[667] El hecho de que el Comité del SA haya constatado que

---

[665] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 34, 38; respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial.

[666] Respuesta de China a la pregunta 210 a) del Grupo Especial. China sostiene que "las dos circunstancias que se mencionan en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA entrañan *necesariamente* una aplicación de la RGI 2 a) para clasificar partes y componentes que llegan en más de una expedición". La Decisión del Comité del SA a que China hace referencia es la "Decisión del Comité del Sistema Armonizado, HSC 39.235 (HSC/15), Interpretación de la Regla General Interpretativa 2 a) (anexo IJ/7 del Documento Nº 39.6000 E (HSC/16/nov.95)" (China - Prueba documental 29). El párrafo 10 de esa Decisión estipula lo siguiente:

> "10. El Comité [del SA] decidió, por 12 votos a favor y ninguno en contra, incluir en su informe la decisión del Comité de Nomenclatura. En consecuencia, el Comité decidió que las cuestiones de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países son cuestiones que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional."

[667] Respuesta de China a la pregunta 210 a) del Grupo Especial.

los miembros del SA pueden aplicar el principio establecido en la RGI 2 a) a mercancías montadas sobre la base de múltiples expediciones sólo puede significar que las palabras "éste presente" no se limitan a una sola expedición.

7.397 China sostiene que el Comité del SA ha interpretado la RGI 2 a) específicamente en cuanto que concierne a "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".[668] Por tanto, dada la interpretación adoptada por la OMA, debe considerarse que las palabras "éste presente" incluyen "que éste presente en una declaración de aduana u otras pruebas documentales" o "que éste presente habida cuenta de los hechos y circunstancias de la transacción de importación".[669]

7.398 Las **Comunidades Europeas** sostienen que cuando las mercancías se clasifican en el SA, siempre se hace sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, es decir, tal como ha sido importado y presentado a la aduana en cada expedición.[670] Según las Comunidades Europeas, las intenciones del importador y los distintos tipos del derecho son irrelevantes.

7.399 Como no hay ambigüedad alguna sobre dónde deben clasificarse en el arancel de aduanas de China los vehículos completos, los productos intermedios y las partes de vehículos completos, las Comunidades Europeas aducen que las demás reglas, en particular la RGI 2 a), en las que China basa toda su estrategia de defensa, simplemente no son aplicables al nivel de las partidas arancelarias y sin tener en cuenta una expedición muy específica tal como se presenta a la aduana en la frontera.[671] Concretamente, las Comunidades Europeas sostienen que la RGI 2 a) sólo afecta de manera sumamente limitada al presente caso, y que el recurso a la RGI 2 a) sólo puede ser pertinente en casos individuales muy específicos tal como se "present[an]" a la aduana cuando un artículo incompleto o no terminado específico tal como se presenta a la aduana parece presentar las características esenciales del artículo completo, y no al nivel del arancel de aduanas de China en general, como sostiene China.[672] Además, las Notas Generales del Capítulo 87 contienen una aplicación específica de la RGI 2 a) en el contexto del Capítulo 87 (una "*lex specialis*"), a saber, los dos ejemplos que allí se presentan.[673] Las Comunidades Europeas consideran que la interpretación de la RGI 2 a) por lo

[668] Respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial.

[669] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 41; respuestas de China a las preguntas 110 y 112 del Grupo Especial. China sostiene que la Decisión del Comité del SA está comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 3 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, a saber, el ámbito de "todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones". Entendemos que esto guarda relación con la opinión de China de que la OMA ha adoptado la interpretación de la RGI 2 a) formulada por el Comité del SA, incluido el párrafo 10, de conformidad con los artículos 7 y 8 del Convenio del SA.

[670] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 73. Las Comunidades Europeas sostienen que todas las partes y los terceros participantes en la diferencia, salvo China, que han presentado sus argumentos sobre el artículo II del GATT de 1994 comparten esa opinión. Las Comunidades Europeas se remiten también a la declaración del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, de que "Estamos de acuerdo con el Grupo Especial en que al describir un producto a efectos de su clasificación arancelaria es necesario tener exclusivamente en cuenta las 'características objetivas' del producto en cuestión cuando se presenta para su clasificación en la frontera" (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246).

[671] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 90 y 94.

[672] *Ibid.*, párrafo 94.

[673] *Ibid.*, párrafos 95 y 96 y respuestas a las preguntas 115 y 139 del Grupo Especial.

que respecta a las múltiples expediciones y las características esenciales de un vehículo automóvil propugnada por China no tiene precedentes.[674]

7.400 Por lo que respecta a las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a), las Comunidades Europeas sostienen que la posición de China equivale nada menos que a una clasificación arancelaria a voluntad, y que no hay fundamento alguno para la interpretación propugnada por China.[675] Las Comunidades Europeas opinan que las palabras "éste presente" significan literalmente lo que dicen, y constituyen simplemente un reflejo del principio básico[676] de la clasificación aduanera.[677] En opinión de las Comunidades Europeas, el sentido corriente de las palabras, así como la respuesta de la Secretaría de la OMA, demuestran claramente que el concepto no abarca ni puede abarcar "varios momentos" y "varios lugares", que son precondiciones necesarias para la posición de China.[678] Según las Comunidades Europeas, la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China hace que el producto tal como se "present[a]" significa no el producto presentado a la aduana, sino el que será posteriormente fabricado en el territorio aduanero sobre la base de elementos que se importan en distintos momentos, en distintos lugares y de distintos países.[679]

7.401 Las Comunidades Europeas aducen además que la Decisión del Comité del SA a que hace referencia China no respalda una interpretación que permita a los Miembros aplicar el principio establecido en la RGI 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes, cuando las palabras "múltiples expediciones" ni siquiera figuran en la citada Decisión.[680] Según las Comunidades Europeas, las situaciones[681] a que se hace referencia en la Decisión están interrelacionadas y conciernen a cuestiones de facilitación del comercio en el contexto de algunas mercancías de gran tamaño que son difíciles de transportar de otra manera, cuya fabricación en algunos casos se ha completado en dos o más países distintos y cuyo envío a su destino final tiene que fraccionarse en dos o más expediciones.[682]

7.402 Los **Estados Unidos** sostienen que tanto los importadores como las autoridades aduaneras tienen la obligación legal de clasificar la mercancía importada conforme a la RGI 2 a) cuando sea aplicable a importaciones de artículos incompletos, sin terminar, desmontados o sin montar todavía.[683]

---

[674] *Ibid.*, párrafo 98.

[675] *Ibid.*, párrafos 100 y 104.

[676] Las Comunidades Europeas se refieren al principio básico de clasificación arancelaria de que las mercancías se clasifican sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación, tal como se importan y se presentan a la aduana, expedición por expedición. Las Comunidades Europeas destacan también que el Órgano de Apelación así lo ha confirmado (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 210 b) del Grupo Especial), donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246). Según las Comunidades Europeas, la noción de múltiples expediciones de un producto está en directa contradicción con la formulación del Órgano de Apelación, ya que múltiples expediciones denota la existencia de varios productos que se presentan a la aduana en distintos momentos y en distintos lugares.

[677] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 109 y 110.

[678] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 210 b) del Grupo Especial.

[679] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 111.

[680] *Ibid.*, párrafo 105.

[681] Estas situaciones aluden a "las expediciones fraccionadas" y "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países". Véase el párrafo 7.425 *infra*, donde figura el texto del párrafo 10 de la citada Decisión del Comité del SA.

[682] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 105 y 107; respuesta a la pregunta 138 del Grupo Especial.

[683] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 224 del Grupo Especial. Los Estados Unidos sostienen que los funcionarios de aduanas pueden ver el artículo entero en el momento de la importación, y que

Además, a los efectos de la RGI 2 a), "éste presente" se refiere a la condición del artículo en el momento de su importación.[684] Los Estados Unidos interpretan que el término "que éste presente" excluye explícitamente la aplicación de la RGI 2 a) a expediciones de mercancías que no se importen conjuntamente.[685] Como fundamento jurídico de su posición, los Estados Unidos invocan las siguientes cuatro razones: i) la obligación, en virtud del Convenio del SA, de aplicar la RGI 1 y las notas de secciones y capítulos pertinentes, que obliga a las partes contratantes del SA a basar la clasificación en la condición física de la mercancía, y no en los procesos a que se someterá posteriormente; ii) el sentido corriente de "que éste presente"; iii) el hecho de que "que éste presente" sustituyera a "en la forma en que se importe", y que está concebido para tener el mismo sentido; y iv) el objeto y fin del Convenio del SA de velar por la coherencia de las estadísticas de importación y exportación y de facilitar el comercio.[686]

7.403 Los Estados Unidos aducen que la Decisión del Comité del SA no aborda las cuestiones de las múltiples expediciones y las palabras "éste presente".[687] Antes bien, el párrafo 10 del documento del Comité del SA se centraba en el tratamiento de las expediciones fraccionadas y el tratamiento de las mercancías *a efectos de determinar su origen*, no la interpretación o aplicación de la RGI 2 a).[688]

7.404 Los Estados Unidos indican asimismo que como la decisión sólo se reflejó en el informe del Comité, y no se introdujeron enmiendas en las Notas explicativas, ni se adoptó una clasificación, el párrafo 10 carece de peso. Sostienen además que la Decisión del Comité del SA no significa que la administración aduanera de un Miembro pueda derogar las prescripciones de las Reglas Generales Interpretativas mediante la reglamentación nacional.[689]

7.405 El **Canadá** opina que la RGI 2 a) permite a las autoridades aduaneras determinar si una mercancía, a la luz de su estado cuando llega a la frontera, presenta las características esenciales de un producto acabado.[690] Según el Canadá, esto conlleva elementos como la inspección ocular, la referencia a documentos, y, de ser necesario, nuevas pruebas o análisis (basadas en el estado de la mercancía cuando atraviesa la frontera). El Canadá sostiene que las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) significan que la evaluación de si un artículo incompleto o no terminado presenta las "características esenciales" del artículo completo o terminado tiene que hacerse sobre la base de las características objetivas de ese artículo, y únicamente ese artículo, en el estado en que se presenta a los funcionarios de aduana en la frontera (es decir, la "instantánea").[691] No hay que tener

---

si un artículo no se puede clasificar con arreglo a la RGI 2 a), la RGI 1 exige la clasificación por separado de los componentes (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 112 del Grupo Especial).

[684] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 110 del Grupo Especial. Los Estados Unidos sostienen que con arreglo a la legislación aduanera estadounidense está perfectamente establecido que la clasificación se basa en la condición de las mercancías en el momento de la importación.

[685] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 210 b) del Grupo Especial.

[686] *Ibid.*

[687] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 110 de Grupo Especial; observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 210 c) del Grupo Especial.

[688] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 215 b). Los Estados Unidos sostienen también que la Decisión del Comité del SA suprimió la referencia a "operaciones sencillas de montaje" de las Notas explicativas de la RGI 2 a), y que dado que una Nota explicativa no puede ampliar ni restringir los términos del SA, la Aduana de los Estados Unidos cree que no se ha visto afectada la interpretación de la RGI 2 a) (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 112 del Grupo Especial).

[689] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial; respuesta a la pregunta 210 c) del Grupo Especial.

[690] Respuestas del Canadá a las preguntas 139 y 224 del Grupo Especial.

[691] Respuesta del Canadá a la pregunta 110 del Grupo Especial, donde se hace también referencia a la declaración del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*. El Canadá sostiene, en el contexto de la expresión

en cuenta las expediciones separadas que llegan en momentos distintos, el uso final o el valor del artículo, sino simplemente las características objetivas del producto tal como éste se presenta en la frontera.[692]

7.406 Recordando que la importancia que ha de atribuirse a la Decisión del Comité del SA para interpretar los compromisos asumidos por China en el marco de la OMC depende de su naturaleza jurídica, su relación temporal con la conclusión de la adhesión de China y el conocimiento que los Miembros tenían de esa declaración, el Canadá sostiene que la Decisión del Comité del SA en cuestión es irrelevante por las siguientes razones[693]: i) en las Notas explicativas de la RGI 2 a) no se hace referencia alguna a las expediciones fraccionadas, y el Comité de Nomenclatura que elaboró la RGI 2 a) examinó concretamente, y rechazó, la inclusión en esa Regla del concepto de las expediciones fraccionadas; ii) la práctica en la que la observación se basaba estaba concretamente relacionada con un puñado de productos (principalmente maquinaria) importados en expediciones separadas como un solo producto, y no incluía los vehículos automóviles o sus partes; iii) la intención expresa era no incluir en el ámbito de aplicación de la RGI 2 a) las partes utilizadas para el proceso de fabricación y expedidas por separado; y iv) en el momento de la adhesión de China no había una práctica establecida de los Miembros de aplicar esa decisión a múltiples expediciones.

7.407 Por lo que respecta a las circunstancias en las que las autoridades aduaneras tienen que aplicar el principio establecido en la RGI 2 a), la **Secretaría de la OMA** opina que la RGI 2 a) siempre debe aplicarse cuando concurren las siguientes tres condiciones:

1. que el artículo en cuestión se presente incompleto, sin terminar, desmontado o sin montar todavía;

2. que el artículo presente las características esenciales del artículo completo o terminado; y

3. que los textos de la partida y de las Notas Legales del SA no dispongan otra cosa para el artículo.[694]

7.408 La Secretaría de la OMA explica que cabe entender que las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) aluden al momento en que las mercancías son presentadas a la aduana u otras autoridades con el fin de clasificarlas en el arancel o en las nomenclaturas estadísticas comerciales. La Secretaría de la OMA añade que el SA nada dice sobre la expresión "éste presente", y que el

---

"al ser importados" que figura en el párrafo 1 b) del artículo II, que "el sentido corriente de las palabras 'al ser importados' en el párrafo 1 b) del artículo II, interpretadas en el contexto de los artículos I, III y XI, y como pone de manifiesto la práctica de los Miembros, demuestra claramente que los derechos de aduana propiamente dichos tienen que imponerse sobre la base del estado de un producto tal como éste se presenta en la frontera" (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 17).

[692] El Canadá considera innecesario que el Grupo Especial adopte una decisión sobre todas las situaciones concretas en las que las palabras "éste presente" que figuran en el SA pueden ser aplicables a determinadas expediciones de múltiples mercancías (respuesta del Canadá a la pregunta 210 b) del Grupo Especial). A juicio del Canadá, eso sería un asunto a decidir por la OMA, no por la OMC.

[693] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 59 y sus notas (incluida la nota 67, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 291).

[694] Carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, página 2.

Comité del SA no ha examinado su sentido salvo en el contexto de la cuestión de las *expediciones fraccionadas*.[695]

7.409 La Secretaría de la OMA responde que durante los debates del Comité del SA en cuestión el Comité reafirmó su anterior decisión[696] de que el posible tratamiento de las *expediciones fraccionadas* como una sola entidad a efectos de la RGI 2 a) era un asunto que debía dejarse exclusivamente al libre arbitrio de cada administración individual, teniendo en cuenta las leyes y reglamentaciones nacionales. Esa decisión nunca se codificó en textos jurídicos ni en Notas explicativas, aunque el Comité tomó nota de ella informalmente de vez en cuando. La Secretaría de la OMA observa, basándose en su propia experiencia, que aparentemente las leyes y reglamentaciones nacionales difieren por lo que respecta a la aplicabilidad de la RGI 2 a) a las expediciones fraccionadas. Observa asimismo que cabría esperar que las administraciones que permiten esa consolidación de las entradas de mercancías considerarían solicitudes de ese tratamiento caso por caso, con la aplicación de las normas establecidas en las leyes y reglamentaciones nacionales.

7.410 Además, las decisiones del Comité del SA, incluidas las Notas explicativas y cualesquiera enmiendas de estas últimas, no son vinculantes, de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio del SA.[697] Antes bien, a las partes contratantes del SA se les pide que informen a la Secretaría en caso de que no puedan aplicar alguna decisión del Comité del SA, y la Secretaría no ha recibido ninguna comunicación de esa índole con respecto a la decisión de que se trata. No obstante, los compromisos que representan las Notas explicativas, los Criterios de Clasificación y otras opiniones del Comité, incluso en los casos en que están aprobados específicamente por el Consejo de conformidad con el artículo 8 del Convenio del SA, son de carácter consultivo y no convencional.[698]

"Éste presente" - sentido corriente

7.411 El **Grupo Especial** observa que China ha centrado sus argumentos concernientes a la interpretación de las palabras "vehículos automóviles", en particular si comprenden en su ámbito las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones, en el sentido de las palabras "éste presente"[699] en la RGI 2 a). A ese respecto, las partes no niegan que la RGI 2 a) es aplicable cuando las autoridades aduaneras tienen que determinar si las partes y componentes de una mercancía completa, importadas y presentadas en una sola expedición, presentan las características esenciales de

[695] La Secretaría de la OMA opina que la expresión "expediciones fraccionadas", aunque no está formalmente definida, se utiliza ampliamente para describir una serie de prácticas comerciales y debe identificarse con la situación en la que las partes que tienen que montarse para formar un artículo completo llegan por separado en múltiples expediciones, incluidas las que llegan en distintos momentos, en distintos puertos y de distintos lugares de origen.

[696] Registrada en el párrafo 81 del Documento Nº 11.000, NC/11/oct.63.

[697] La Secretaría de la OMA explica que el artículo 3 del Convenio del SA obliga a las partes contratantes a utilizar las Reglas Generales Interpretativas, las Notas Legales y los textos de las partidas y subpartidas en sus nomenclaturas nacionales, junto con los códigos numéricos pertinentes (carta de 20 de junio de 2007 de la OMA, página 3). La Secretaría de la OMA destaca que las decisiones del Comité del SA, incluidas las Notas explicativas y cualesquiera enmiendas a estas últimas, no son vinculantes en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio (carta de 20 de junio de 2007 de la OMA, página 5).

[698] Carta de 20 de junio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 4.

[699] El Grupo Especial observa que las palabras "éste presente" figuran en la primera frase de la RGI 2 a), mientras que en la segunda frase figuran las palabras "se presente". A efectos de la presente diferencia, entendemos que la utilización por las partes de las palabras "éste presente" en su examen de la RGI 2 a) alude tanto a "éste presente" como a "se presente" en las frases primera y segunda de la RGI 2 a). Las partes convienen en que las palabras "éste presente" en la primera frase de la RGI 2 a) tienen el mismo sentido que "se presente" en la segunda frase de la RGI 2 a) (respuestas de las partes a la pregunta 218 del Grupo Especial).

la mercancía completa.[700] Discrepan, sin embargo, sobre si la RGI 2 a) es también aplicable a las partes y componentes importadas en *múltiples expediciones*, presentadas a los funcionarios de aduana por separado y montadas en un producto completo en el país importador. Por consiguiente, lo que hemos de determinar es si las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a) incluyen, como aduce China, los casos en que las partes se importan en múltiples expediciones y se presentan por separado a las autoridades aduaneras.

7.412 El sentido corriente de las palabras "*as presented*" (en la versión española "éste presente") denota un elemento temporal, es decir, el momento en que una mercancía se presenta a la autoridad aduanera: la palabra "*as*" que figura en el texto inglés puede definirse como "B. *rel. Adverb. or conjuntion. III Of time or place ... 8. At or during the time that; when, while; whenever*" ("adverbio rel. O conjunción. III de tiempo o de lugar ... 8. En o durante el momento en que: cuando, mientras, siempre que")[701], y la palabra "*present*" ("presentar") como "*verb. I Make present, bring into the presence of. 6. verb trans. a. Put before the eyes of someone; offer to sight or view; show, exhibit, display*" ("verbo. I hacer presente, llevar a presencia de. 6 *verb trans.* a) poner delante de los ojos de alguien, ofrecer a la vista o la visión, mostrar, exhibir, desplegar").[702] Cuando esas definiciones se combinan, entendemos que las palabras "*as presented*" significan "cuando algo se ofrece a los ojos de alguien, ofrecido a la vista o la visión". Por tanto a falta de cualquier otra palabra que la modifique, la expresión "*as presented*" ("éste presente"), en el contexto de la RGI 2 a) parece apuntar al momento en que las mercancías se ofrecen a las autoridades aduaneras para su examen, sin que englobe necesariamente los casos en que las partes y componentes de una mercancía se ofrecen en distintos momentos para su observación o examen y posteriormente se montan juntas para formar un producto completo.

7.413 Observamos también que, como explican los Estados Unidos[703] la expresión "*as presented*" en la versión inglesa sustituyó al término "*import*" en la RGI 2 a) en la nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (es decir, una nomenclatura anterior al SA) para armonizar esa versión con la palabra francesa "*présenté*", y tenía por objeto abarcar no sólo las estadísticas de "importación" sino también las de "exportación". Además, en una carta de la Dirección de Nomenclatura en respuesta a una pregunta de uno de los signatarios del SA sobre el alcance del término "*presented*" en el texto de la RGI 2 a), la Dirección del Consejo de Cooperación Aduanera (el predecesor inmediato de la OMA)

---

[700] El Canadá sostiene que "el único elemento de las medidas que podría constituir una clasificación aduanera aceptada es la clasificación de las partes como un vehículo completo cuando esas partes, contenidas en una sola expedición, representan la inmensa mayoría de las partes necesarias, y en consecuencia presentan las características esenciales de un vehículo entero, de conformidad con la RGI 2 a)" (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 55). Véanse también las respuestas de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos a las preguntas 113 y 129 del Grupo Especial.

El Grupo Especial toma nota asimismo de los casos en los que las autoridades aduaneras de los reclamantes también han aplicado el principio establecido en la RGI 2 a) al clasificar partes y componentes de un producto completo importado en una sola expedición: véase la Primera comunicación escrita de China, párrafos 102 y 103 y nota 74, donde se citan las Pruebas documentales de China 19, 20 y 21.

[701] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 1, página 126. El Grupo Especial reconoce que la palabra "*as*" tiene una amplia serie de sentidos en el diccionario. Sin embargo, ninguna de las definiciones, salvo la arriba destacada, parece tener sentido cuando se considera en conjunción con la palabra "*presented*" tal como se utiliza en la RGI 2 a) en la expresión "*as presented*".

[702] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 2, página 2332.

[703] Los Estados Unidos se remiten a las Decisiones del Comité de Nomenclatura en 1979 y a "una carta de la Dirección de Nomenclatura y Clasificación" de fecha 2 de octubre de 1989 (observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial, donde se hace referencia a la Prueba documental 1 presentada por los Estados Unidos, que es el mismo documento que se proporciona en la Prueba documental 15 presentada por el Canadá).

afirma que la sustitución, por razones editoriales, de la palabra "*imported*" por "*presented*" se adoptó para aclarar que la RGI 2 a) se aplica a un artículo dado en el estado en que se presenta a despacho de aduana.[704]

7.414 Estimamos que si la expresión "*as presented*", en el sentido de "*as imported*", tuviera por objeto abarcar ampliamente las partes y componentes importados y presentados en distintos momentos siempre que en última instancia se montaran juntos para formar un producto completo en el territorio del Miembro importador, los redactores no habrían incluido la expresión "*as presented*" en el texto de la RGI 2 a). En otras palabras, dado que el sentido corriente de esa expresión denota un elemento temporal, el momento cuando una mercancía se presenta, si los redactores hubieran querido que el alcance de la expresión fuera más amplio que ese sentido corriente, habrían o bien excluido una expresión que connotara un sentido tan evidentemente temporal del texto de la RGI 2 a) *o* habrían sido más específicos sobre el alcance de la expresión.

7.415 Por consiguiente, el sentido corriente de la expresión "*as presented*" ("éste presente"), considerada conjuntamente con el contexto en el que el Consejo de Cooperación Aduanera introdujo dicha expresión en la RGI 2 a), respalda la opinión de que su alcance está limitado al momento específico en que las mercancías se presentan a la autoridad aduanera para su clasificación. Estimamos que esta interpretación está también en consonancia con el principio básico de la clasificación a que el Órgano de Apelación hace referencia en *CE - Trozos de pollo*, es decir, que las mercancías deben clasificarse exclusivamente sobre la base de sus características específicas, lo que alude a su condición tal como se presentan a las autoridades aduaneras en el momento de la importación.[705]

"Éste presente" - la Decisión del Comité del SA

7.416 China, no obstante, aduce que las palabras "éste presente" deben interpretarse a la luz de la Decisión de 1995 del Comité del SA concerniente a la aplicación de la RGI 2 a)[706], en particular el párrafo 10 de dicha decisión.

7.417 Comenzaremos nuestro análisis con las alegaciones de las partes sobre la importancia que ha de atribuirse a la Decisión del Comité del SA por lo que respecta a la interpretación de la Lista de concesiones de China.

Importancia interpretativa de la Decisión del Comité del SA

7.418 Los **reclamantes** sostienen que la Decisión del Comité del SA en cuestión no es vinculante para las partes contratantes del SA y que a las decisiones que no reflejan un consenso de los miembros de la OMA debe atribuirse menos peso en la jerarquía interpretativa del SA, después de las Reglas Generales Interpretativas, las Notas de Sección y de Capítulo y las Notas explicativas.[707]

---

[704] Estados Unidos - Prueba documental 1, y Canadá - Prueba documental 15, página 2.
[705] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 246.
[706] HSC/16/nov.95, Documento Nº 39.600 (China - Prueba documental 29).
[707] Respuestas de los reclamantes a las preguntas 110 y 111 del Grupo Especial; observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial.

Las **Comunidades Europeas** sostienen que el Comité del SA decidió incluir la decisión del Comité de Nomenclatura relativa a las "expediciones fraccionadas" en su informe como una cuestión totalmente separada del "montaje". Sin embargo, la RGI 2 a) no ha sido objeto de modificación alguna como consecuencia del examen en el Comité. Por tanto, las Comunidades Europeas opinan que el argumento de China de que la decisión afectaría de alguna forma al criterio de "éste presente" de la RGI 2 a) en el contexto de las expediciones

7.419 **China** opina que la Decisión es pertinente para la evaluación por el Grupo Especial de la manera en que las Reglas Generales Interpretativas afectan a la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles.[708] China basa sus argumentos, primero, en la constatación del Órgano de Apelación de que las interpretaciones de las Reglas Generales Interpretativas adoptadas por el Comité del SA y la OMA son pertinentes para la evaluación por un grupo especial de la manera en que dichas reglas afectan a la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro, y, segundo, en el hecho de que la Decisión del Comité del SA en cuestión fue adoptada por el Comité del SA y debido a ello, puede considerarse aprobada por la OMA si ningún miembro se opone a su adopción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio del SA.[709]

---

fraccionadas carece por completo de fundamento (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 111 del Grupo Especial). Según los **Estados Unidos**, las decisiones de este Comité se consideran asesoramiento y orientación para la interpretación del SA, y la Aduana de los Estados Unidos considera que esas decisiones suelen aportar ideas útiles acerca de la forma en que el Comité del SA estima determinadas disposiciones, y que a las decisiones del [Comité del SA] que simplemente figuran en el informe se les debe otorgar poca importancia (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 111 del Grupo Especial). El **Canadá** también opina que a las decisiones que no reflejan un consenso de los miembros de la OMA, incluidas las decisiones del Comité del SA, se les debe otorgar menos importancia en la jerarquía interpretativa del SA, por detrás de las Reglas Generales Interpretativas, las Notas de Sección y de Capítulo y las Notas explicativas. Observa, no obstante, que si bien las Notas explicativas tienen menos valor probatorio que las notas de capítulos, el Órgano de Apelación *no* ha indicado que los Miembros de la OMC, al aplicar derechos con arreglo a sus Listas, están libremente facultados para pasar por alto las Notas explicativas (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 42, nota 36, donde se hace también referencia a su respuesta a la pregunta 111 del Grupo Especial). El Canadá destaca que los grupos especiales o el Órgano de Apelación no han otorgado a las decisiones del Comité del SA la misma importancia que a las Notas explicativas en sus análisis (Segunda comunicación escrita del Canadá, nota 36).

[708] China sostiene que la interpretación propugnada por la OMA, por su propia naturaleza, no "vincularía" a los miembros de la OMA en el sentido de que les obligaría a llegar a una determinación específica en materia de clasificación basándose en las circunstancias propias de casos concretos. Antes bien, la interpretación de la OMA, en cuanto que pertinente para esta diferencia, radica en que la expresión "éste presente" no *impide* la aplicación de la RGI 2 a) a múltiples expediciones de partes y componentes, con independencia de que un miembro de la OMA opte o no por aplicar la RGI 2 a) de ese modo (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 43 y nota 22).

[709] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 43. China sostiene en primer lugar que la cuestión de si la Decisión del Comité del SA es formalmente vinculante para los miembros de la OMA no afecta a la presente diferencia. Al constatar que la aplicación de la RGI 2 a) a múltiples expediciones es una cuestión que ha de resolverse con arreglo a las leyes y reglamentaciones nacionales, la OMA ha interpretado necesariamente que la RGI 2 a) no prohíbe esa aplicación especifica de las reglas, y ha constatado que esa aplicación de la regla no es de otro modo incompatible con el SA. El hecho de que la Secretaría de la OMA no haya recibido ninguna notificación de los miembros de la OMA sobre su incapacidad para aplicar la Decisión del Comité del SA simplemente confirma que esa Decisión no ha sido particularmente polémica o perjudicial para el funcionamiento del SA (respuesta de China a la pregunta 210 c) del Grupo Especial).

En las partes pertinentes del artículo 8 del Convenio del SA se dispone lo siguiente:

> "Artículo 8
> *Papel del Consejo*
>
> ...
>
> 2. Las Notas explicativas, los Criterios de clasificación y demás criterios relativos a la interpretación del Sistema Armonizado y las recomendaciones encaminadas a asegurar la interpretación y aplicación uniforme del Sistema Armonizado que hayan sido redactados durante una sesión del Comité del Sistema Armonizado, conforme a las disposiciones del apartado 1 del artículo 7, se considerarán aprobados por el Consejo si, antes de finalizar el segundo mes que siga

7.420 El **Grupo Especial** observa que las partes no niegan que la Decisión del Comité del SA en cuestión no es vinculante para las partes contratantes del SA en el sentido del párrafo 1 del artículo 3 del Convenio del SA, que es una disposición exclusiva en la que se establecen las obligaciones de las partes contratantes. Al mismo tiempo, como ha destacado China y ha indicado la Secretaría de la OMA, materiales como las Notas explicativas u otro asesoramiento preparado como orientación para la interpretación del SA se considerarán aprobados por la OMA si ninguna parte contratante del SA notifica al Secretario General su solicitud de que esa cuestión se someta al Consejo.[710] Aun así, esto significa, según la respuesta de la Secretaría de la OMA, que los compromisos que representan las Notas explicativas, los Criterios de Clasificación y otras opiniones del Comité, incluso en los casos en que están aprobados específicamente por el Consejo de conformidad con el artículo 8 del Convenio del SA, son de carácter *consultivo* y no convencional.[711]

7.421 Con arreglo al párrafo 1 del artículo 3 del Convenio del SA, las reglas en materia de clasificación vinculantes para las partes contratantes del SA son las Reglas Generales Interpretativas, las Notas de Sección y de Capítulo y los textos de las partidas y subpartidas. En consecuencia, otros materiales, como las Notas explicativas, los Criterios de Clasificación y otras opiniones del Comité del SA no son vinculantes para las partes contratantes del SA. Habida cuenta de ello, convenimos con los reclamantes en que la Decisión del Comité del SA, y en particular las partes de la Decisión que no han sido codificadas en textos jurídicos del SA o las Notas explicativas del SA, no tienen el mismo peso interpretativo que las Notas Generales Interpretativas en sí mismas o las Decisiones del Comité del SA que han sido codificadas en textos jurídicos o Notas explicativas.[712] En *CE - Trozos de pollo*,

---

> al de la clausura de dicha sesión, ninguna Parte contratante del presente Convenio hubiera presentado al Secretario General una petición para que el asunto sea sometido al Consejo."
>
> A su vez, en la parte pertinente del artículo 7 se dispone lo siguiente:
>
> "Artículo 7
> *Funciones del Comité*
>
> Teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 8, el Comité ejercerá las siguientes funciones:
>
> ...
>
> b) redactar notas explicativas, criterios de clasificación y otros criterios, para la interpretación del Sistema Armonizado;"

[710] La Secretaría de la OMA comunica que no ha recibido ninguna notificación de esa naturaleza. Los Estados Unidos sostienen que no es de extrañar que la Secretaría de la OMA no haya recibido notificación de que una parte contratante no ha podido aplicar la segunda "decisión", dado que las partes contratantes no podrían aplicarla, ya que no era una decisión, sino una declaración de que determinados asuntos no estaban comprendidos en el ámbito del SA (respuesta de los estados a la pregunta 210 c) del Grupo Especial).

[711] Carta de 20 de junio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 4. Basándose en el texto de las disposiciones del Convenio del SA y en la explicación dada por la Secretaría de la OMA, el Grupo Especial entiende que las partes contratantes del SA sólo están obligadas a respetar los textos jurídicos del SA, que consisten en las Reglas Generales Interpretativas, las Notas Legales (Notas de Sección, Capítulo y subpartida) y los textos de las partidas y subpartidas. El resto de los materiales, como las Notas explicativas, los Criterios de Clasificación y otras opiniones del Comité, aunque hayan sido aprobados por el Consejo de conformidad con el artículo 8 del Convenio del SA, son de carácter consultivo y no convencional.

[712] Por lo que respecta a las declaraciones de las partes a este respecto, véase la nota 707. Por ejemplo, el Grupo Especial observa que la parte de la Decisión del Comité del SA de que la RGI 2 a) debe implicar una determinada gama de operaciones de montaje previstas quedó consagrada en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a). En ese sentido, la Secretaría de la OMA explica que como resultado de los debates sobre

el Órgano de Apelación también afirmó que las notas de capítulo del SA, que son vinculantes, pueden tener mayor valor probatorio que las Notas explicativas del SA, que no lo son.[713]

7.422 No obstante, sea cual fuera el peso interpretativo exacto que deba otorgarse a la Decisión del SA en cuestión, las partes contratantes pueden, como mínimo, remitirse a esa Decisión como orientación para la interpretación del SA. Los propios Estados Unidos también han afirmado que sus reglamentos aduaneros nacionales sobre expediciones fraccionadas son compatibles con el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA.[714] Si las partes contratantes del SA pueden consultar una de las cuestiones incluidas en la misma disposición de la Decisión del Comité del SA, a nuestro juicio también podrán hacerlo en lo que respecta a las demás cuestiones contenidas en esa disposición. Las Comunidades Europeas y el Canadá tampoco niegan que la Decisión puede servir al menos como orientación sobre cuestiones pertinentes para las partes contratantes. Nuestra opinión está respaldada por la declaración del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, de que el valor probatorio de una Nota, ya sea una nota de capítulo o una Nota explicativa, también dependerá de la medida en que sea pertinente para la cuestión interpretativa de que se trate.[715]

7.423 Además, por lo que respecta a las decisiones del Comité del SA, como aduce China, el Órgano de Apelación en *CE - Equipo informático*, ha afirmado que "las decisiones de la OMA pueden ser pertinentes al interpretar las concesiones arancelarias consignadas en la Lista [en aquel caso de las Comunidades Europeas] y, por consiguiente, que el Grupo Especial debería haberlas examinado".[716] Siguiendo la orientación dada por el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* el Grupo Especial consideró que las decisiones del Comité del SA, aunque no fueran vinculantes, podrían resultar una fuente útil de información sobre la práctica ulteriormente seguida de los Miembros de la OMC, que en gran parte son signatarios del Convenio del SA y, en consecuencia, miembros del Comité del SA.[717] A la luz de las consideraciones arriba expuestas, ahora examinaremos si la Decisión del Comité del SA en cuestión podría ofrecer orientación para la interpretación de la RGI 2 a).

La Decisión del Comité del SA[718] *y la interpretación de la expresión "*as presented*" ("éste presente") en la RGI 2 a)*

7.424 Analizaremos ahora la importancia sustantiva de la Decisión del Comité del SA para la interpretación de la RGI 2 a), como aduce China.

---

la RGI 2 a) en el Comité del SA, el primer párrafo de la Nota explicativa VII se cambió por el texto actual (carta de 20 de junio de 2007 de la OMA, página 5). Por otro lado, el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA nunca ha sido codificado en textos legales o Notas explicativas, a pesar de que, según la Secretaría de la OMA, el Comité tomó de vez en cuando nota del posible trato de "expediciones fraccionadas" como una sola entidad (la primera cuestión), como se indica en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA.

[713] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 224. El Órgano de Apelación afirma también, en una nota al mismo párrafo, lo siguiente:

> "Sin embargo, el valor probatorio de una Nota también dependerá del grado de pertinencia que tenga respecto de la cuestión de interpretación de que se trate; en consecuencia, no cabe excluir que una Nota explicativa que se refiera directamente a determinado problema de interpretación tenga mayor eficacia probatoria que una Nota de capítulo que no se refiere específicamente a ese problema" (nota 431 al párrafo 224).

[714] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 224 del Grupo Especial. Véase también la nota 707 *supra*.

[715] Véase la nota 713 *supra*.

[716] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 90.

[717] Informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.298.

[718] Véase la nota 666.

7.425 La parte pertinente de la Decisión del Comité del SA dice así:

> "9. El Presidente invitó seguidamente al Comité a que resolviera si el presente informe debía incluir la Decisión[719] anteriormente adoptada por el Comité de Nomenclatura tal como figura en el párrafo 81 del Documento Nº 11.000 (NC/11/oct.63 - *Report*) y se reproduce en el párrafo 28 del documento 39.235.
>
> 10. El Comité decidió, por 12 votos a favor y ninguno en contra, incluir la decisión del Comité de Nomenclatura en su informe. Por tanto, el Comité decidió que las cuestiones de las *expediciones fraccionadas*[720] y de *la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países* son cuestiones que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional."[721] (sin cursivas en el original)

---

[719] A solicitud del Grupo Especial, la Secretaría de la OMA ha proporcionado una copia de esa Decisión como apéndice de su carta de 30 de julio de 2007. El párrafo 81 del Documento Nº 11.000 dice así:

> "Se acordó asimismo que las cuestiones de las expediciones fraccionadas y de la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países son cuestiones que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional."

El Documento Nº 11.000 (NC/11/oct.63 - *Report*) es un informe del Comité de Nomenclatura sobre la cuestión de los "artículos importados sin montar o desmontados" en relación con el proyecto de regla interpretativa sobre la clasificación de artículos importados sin montar o desmontados.

[720] La Secretaría de la OMA explica que conceptos como "expediciones" y "envíos" no tienen naturaleza convencional en el SA, por lo que no hay una interpretación oficial de ninguno de ellos (carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, página 6).

[721] En otra parte pertinente, la Decisión dispone lo siguiente:

> "6. Varios delegados destacaron que la RGI 2 a) tenía una importancia crucial para las normas de origen, ya que determinaba la clasificación de los artículos presentados sin montar o desmontados; por tanto, la Nota explicativa de esa Regla debe examinarse a la luz de sus efectos en las normas de origen. No compartieron, sin embargo, esa opinión otros delegados, en opinión de los cuales las normas de origen no guardaban relación alguna con las Normas Generales Interpretativas, que se referían únicamente a la clasificación de las mercancías en el sistema armonizado.
>
> 7. El Presidente señaló a la atención del Comité las cuestiones de las expediciones fraccionadas y la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países.
>
> 8. A ese respecto, un delegado dijo que estaba en favor de la reglamentación internacional para regular las expediciones fraccionadas, mientras que otros delegados indicaron que el problema tenía que resolverse con arreglo a la propia reglamentación nacional de los Miembros, de conformidad con la decisión adoptada por el Comité de Nomenclatura al redactar la Regla General Interpretativa 2 a) y sus Notas explicativas.
>
> ...
>
> 11. Por último, el Comité encargó a la Secretaría que emprendiera un estudio adicional sobre la interpretación de la Regla General de Interpretación 2 a) y preparara un proyecto de Nota explicativa correspondiente, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por los

7.426 El párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA se refiere, por tanto, a dos cuestiones específicas: "expediciones fraccionadas" y "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países". Se indica que esas dos cuestiones debe resolverlas cada país de acuerdo con su propia reglamentación nacional.

7.427 **China** sostiene que la segunda cuestión a que se hace referencia en el párrafo 10, a saber, "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países", guarda relación con la expresión "éste presente" en la RGI 2 a) y con las múltiples expediciones. Dado que el párrafo 10 estipula que esta es una cuestión que cada país debe resolver, China aduce que está autorizada a aplicar la RGI 2 a) a las partes importadas en múltiples expediciones.

7.428 Los **reclamantes** mantienen que esa segunda frase del párrafo 10 concierne a las normas de origen, y que China no ha probado su alegación de que concierne a la expresión "éste presente" en la RGI 2 a).

7.429 Las **Comunidades Europeas** sostienen que la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países concierne a las normas de origen, tal como ha aclarado la Secretaría de la OMA.[722]

7.430 Según los **Estados Unidos**, la posición de China por lo que respecta a la frase "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" no es más que una conjetura, ya que el párrafo 10 de la Decisión no incluye una definición de esa frase, y China no ha identificado ningún otro documento que pudiera respaldar su interpretación. Los Estados Unidos consideran que la respuesta de la Secretaría de la OMA a una pregunta del Grupo Especial[723] respalda la opinión de los Estados Unidos de que la segunda frase[724] del párrafo 10 de la Decisión se refiere al origen y no a la clasificación, y que la RGI 2 a) no contempla la cuestión del origen múltiple.[725]

7.431 El **Canadá** sostiene que la frase "la clasificación de los productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA se refiere a los casos en los que una expedición concreta puede contener elementos de distinto origen, de conformidad con normas de origen concretas.[726]

7.432 La **Secretaría de la OMA** respondió que la expresión "elementos originarios o procedentes de distintos países", que es la segunda cuestión mencionada en el párrafo 10, comprende la posibilidad de que los productos sean originarios (con carácter preferencial o no preferencial) del país de expedición o de otro país. La Secretaría de la OMA señala además que el SA no obliga a las partes contratantes a clasificar los artículos de manera distinta o similar a nivel del SA sobre la base de un solo origen en contraposición a un origen múltiple. Afirma que se inclinaría a pensar que la segunda situación contemplada en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA más bien refleja la opinión del Comité de que la determinación de si la multiplicidad de origen deberá afectar a la aplicabilidad

---

delegados en la reunión. El Sr. Kusahara destacó que el texto legal de la Regla General Interpretativa 2 a) estaba abierto a distintas interpretaciones."

[722] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 212 del Grupo Especial.

[723] Pregunta 11 del Grupo Especial.

[724] La clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países.

[725] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 210 a) del Grupo Especial.

[726] Respuesta del Canadá a la pregunta 212 del Grupo Especial.

de la RGI 2 a) es una cuestión que incumbe a cada parte contratante, y que el SA no aborda la aplicabilidad de la RGI 2 a) a la clasificación de productos de origen mixto.[727]

7.433 Por consiguiente, la cuestión sometida a la consideración del **Grupo Especial** es si la decisión del Comité del SA, en particular la frase "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" que figura en el párrafo 10, interpreta las palabras "éste presente" que figuran en la RGI 2 a), y en caso afirmativo si contempla la cuestión de las "múltiples expediciones" en la forma propugnada por China.[728] Comenzaremos nuestro análisis examinando las dos cuestiones mencionadas en el párrafo 10, es decir "las expediciones fraccionadas" y "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países".

7.434 En primer lugar, por lo que respecta a las "expediciones fraccionadas", parece que todas las partes opinan lo mismo sobre su sentido y las circunstancias en las que se aborda esa cuestión: por lo general, la expresión "expediciones fraccionadas" alude a los casos en que un transportista divide la expedición de una serie de productos en múltiples expediciones (múltiples entregas) por razones como la necesidad de equilibrar cargas (en particular en el caso del transporte aéreo), el ahorro de los costos

[727] Carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, páginas 4 y 5. La Secretaría de la OMA se inclina también a pensar que "la clasificación de los productos *montados* a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" alude a la clasificación de un grupo de artículos tomando como base la posibilidad de su montaje ulterior. La Secretaría de la OMA responde a una pregunta del Grupo Especial indicando que parece que el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA denota que, a su juicio, la cuestión de si el origen múltiple debe afectar a la clasificación de artículos desmontados o sin montar todavía es una cuestión que deben resolver exclusivamente las distintas administraciones, teniendo en cuenta sus leyes y reglamentos nacionales.

[728] **China**, los **Estados Unidos** y el **Canadá** opinan que "las expediciones fraccionadas" y "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" a que se hace referencia en la segunda frase de la RGI 2 a) abarcan dos situaciones separadas, mientras que las **Comunidades Europeas** consideran que son cuestiones interrelacionadas concernientes a las expediciones fraccionadas (respuestas de las partes a las preguntas 138 y 212 del Grupo Especial).

China sostiene que esta segunda cuestión se distingue, en el contexto, de una "expedición fraccionada" en cuanto que las partes y componentes importados no eran necesariamente parte de una sola expedición. En su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, China afirma expresamente que el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA alude a dos circunstancias distintas (respuesta de China a la pregunta 212 del Grupo Especial, donde se hace referencia a su respuesta a la pregunta 138 del Grupo Especial). Según China, esto "se desprende de la propia oración, que se refiere a las *cuestiones* de los 'envíos fraccionados' *y* 'la clasificación de mercancías montadas a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países' ... El plural utilizado en la oración indica con claridad que el párrafo se refiere a dos circunstancias diferentes". El Decreto Nº 125 podría aplicarse a cualquiera de las circunstancias contempladas en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, aunque por lo general se aplicará a la segunda circunstancia a que se hace referencia en dicho párrafo (respuesta de China a la pregunta 213 del Grupo Especial).

A pesar de la aparente discrepancia entre la opinión de las Comunidades Europeas y la de los otros dos reclamantes (los Estados Unidos y el Canadá) por lo que respecta a la relación entre las dos situaciones mencionadas en el párrafo 10, el **Grupo Especial** no considera, sin embargo, que las Comunidades Europeas entienden la segunda situación a que se alude en el párrafo 10 de manera distinta que los demás reclamantes. Todos los reclamantes consideran que la segunda situación concierne a las "normas de origen" y no guarda relación alguna con la clasificación de los productos importados en múltiples expediciones. La diferencia radica en la opinión de las Comunidades Europeas de que las dos cuestiones aludidas en el párrafo 10 son cuestiones "interrelacionadas" que conciernen a la facilitación del comercio, y que la segunda cuestión establece que la clasificación de "expediciones fraccionadas" como el producto completo aunque algunos elementos procedan de distintos países es una opción para el importador. Con independencia de si esas dos cuestiones están o no interrelacionadas, como sugieren las Comunidades Europeas, lo que hay que analizar es el argumento de China de que la segunda situación alude a los casos de múltiples expediciones, y la posición de los reclamantes contraria a ese argumento.

de envío o la naturaleza de los productos enviados (por ejemplo, maquinaria grande o compleja que es difícil de transportar en una sola expedición).[729] En esos casos algunos Miembros permiten que, a solicitud del importador, los productos entregados en múltiples expediciones se declaren como un solo artículo.[730]

7.435 Observamos, además, que el término "*consignment*" ("envío") se define como "1. *The act of consigning goods for custody or sale.* 2. *A quantity of goods delivered by this act, esp. in a single shipment*" ("1. El acto de enviar mercancías para su custodia o venta. 2. Una cantidad de mercancías entregadas mediante ese acto, especialmente en una sola expedición")[731]; "(*shipping*) *Shipment of one or more pieces of property, accepted by a carrier for one shipper at one time, receipted for in one lot, and moving on one bill of lading*" ("(Transporte marítimo) expedición de uno o más bienes, aceptados por un transportista de un expedidor en una sola vez, objeto de un recibo global y trasladados sobre la

[729] Respuestas de las partes a las preguntas 138 y 212 del Grupo Especial. En particular, China y los Estados Unidos definen de la misma manera un "envío": por "envío" se suele entender una serie de mercancías entregadas a un transportista para su entrega, tanto si esas mercancías está empacadas en un contenedor o en varios. Un envío se fracciona cuando el transportista lo divide en múltiples entregas (por ejemplo, carga los contenedores que constituyen el envío en dos buques diferentes). Las Comunidades Europeas sostienen que en el contexto de la maquinaria de muy gran tamaño o sumamente compleja que sea difícil de transportar en un solo envío, puede que el importador desee declarar el producto como un solo producto con independencia de que sus elementos estén fraccionados en distintos envíos y no se presenten a la aduana exactamente en el mismo momento. Según las Comunidades Europeas, en algunos casos cabe la posibilidad de que un elemento del producto tenga que ser transportado desde dos o más países o sea originario de dos países. El Canadá sostiene, por su parte, que la expresión "expediciones fraccionadas" alude a las prácticas que permiten a los importadores, a su discreción, clasificar expediciones separadas de un solo producto como un solo artículo, y añade que esta práctica no es rara.

[730] Los Estados Unidos aluden a sus reglamentos aduaneros, como 19 C.F.R. § 141.57, que existen en beneficio de los importadores que deseaban que sus productos se integraran en un solo envío para su llegada a los Estados Unidos en una sola expedición, pero que se fraccionaron después de su entrega al transportista (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 224 del Grupo Especial).

Tomamos nota también de la referencia que China hace a los reglamentos aduaneros estadounidenses en su comunicación escrita (Primera comunicación escrita de China, párrafos 156 a 160; China - Prueba documental 28). En la decisión del Tribunal de Comercio Internacional de los Estados Unidos aludida (China - Prueba documental 28) se explica cómo se entiende ese reglamento, así como la noción de las "expediciones fraccionadas": el reglamento aborda dos hipótesis -primero, mercancías que el importador quería que se expidiesen en un solo envío, pero que posteriormente fueron fraccionadas por el transportista y expedidas en múltiples envíos a iniciativa del transportista, y, segundo, mercancías cuyo tamaño o naturaleza obliga a enviarlas desmontadas/sin montar en más de un envío-. En la parte pertinente, la decisión dice así:

> "estas denominadas 'expediciones fraccionadas' constituyen casos habituales, particularmente en el contexto de la carga aérea, debido a consideraciones prácticas, entre ellas la limitación del espacio de carga, la necesidad de distribuir adecuadamente el peso y la descarga por motivos de seguridad. No obstante, aunque las expediciones fraccionadas son simplemente una cuestión de logística para los transportistas, a menudo creaban incertidumbre e imprevisibilidad para los importadores. Las repercusiones financieras para un importador podían ser significativas cuando el trato como entradas separadas daba lugar a una clasificación distinta (y a un tipo del derecho más elevado) que el trato de la mercancía como una sola entrada, como deseaba el importador. Sensible a las preocupaciones de los importadores, el Congreso resolvió la incompatibilidad y aclaró la situación promulgando 19 U.S.C. § 1484(j)(2), que ofrece un marco para contribuir a asegurarse de que las expediciones fraccionadas se clasifiquen en consonancia con la intención de los exportadores ...".

[731] *Black's Law Dictionary*, séptima edición, 1999, página 303.

base de un solo conocimiento de embarque")[732]; y "3. *The action of consigning goods for sale etc. or custody*" ("La acción de enviar mercancías para su venta, etc., o custodia").[733] Por consiguiente, el término "envío" alude a mercancías entregadas en una sola expedición mediante el acto de enviarlas para su custodia o venta. A su vez, "*split*" ("fraccionado") significa "*adj.* 1. *That has split or been split*" ("Que se ha fraccionado o ha sido fraccionado")[734] y "*verb.* 4 ... b *verb intrans. & trans. Divide or separate into parts*." ("Verbo. 4 ... b verbo intransitivo y transitivo. Dividir o separar en partes").[735] Considerando conjuntamente esas definiciones, entendemos que la expresión "envíos fraccionados" alude a los casos en los que las mercancías se enviaron originalmente para su entrega en una sola expedición, pero después se han fraccionado en más de una expedición.

7.436 Habida cuenta de la manera en que las partes entienden la expresión "envíos fraccionados", de las prácticas aduaneras pertinentes de algunos Miembros a ese respecto[736] y del sentido corriente de la expresión "envíos fraccionados", opinamos que los casos de "envíos fraccionados" son distintos de los casos de múltiples expediciones regulados por las medidas en cuanto que la clasificación de las envíos fraccionados concierne a una situación única en la que se tenía intención de que las partes y componentes importados fueran parte de un solo envío, pero después se dividieron en múltiples envíos por razones principalmente relacionadas con el transporte. En ese contexto no estimamos que las múltiples expediciones de partes de automóviles que se caracterizan como vehículos completos con arreglo a las medidas de China sean comparables a una situación de "envío fraccionado".[737] Además, las "envíos fraccionados" suelen permitirse en beneficio de los importadores, y los funcionarios de aduanas los tienen en cuenta a solicitud expresa del importador de que se trate, lo que no ocurre en el caso de las múltiples expediciones regulado por las medidas.[738]

---

[732] *Handbook of the Global Trade Community, Dictionary of International Trade*, E. Hinkelman, cuarta edición, 2000, página 49.

[733] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002, quinta edición, volumen 1, página 493.

[734] *Ibid.*, volumen 2, página 2964.

[735] *Ibid.*, páginas 2967 y 2968.

[736] Véanse las notas 729 y 730.

[737] Los Estados Unidos sostienen que el trato de las expediciones múltiples mencionado en la Decisión del Comité del SA no proporciona apoyo a las medidas excesivas de China (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 210 b) del Grupo Especial). Véanse las respuestas de China a las preguntas 138 y 212 del Grupo Especial.

[738] El Grupo Especial toma nota de la opinión de las Comunidades Europeas de que la posición de China concerniente a lo que significan "envíos fraccionados" y "múltiples expediciones" ha evolucionado a lo largo del presente procedimiento (Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 106). Concretamente, las Comunidades Europeas aducen que inicialmente China trató las nociones de "envíos fraccionados" y "múltiples expediciones" como sinónimos (remitiéndose al párrafo 156 de la Primera comunicación escrita de China), pero, más avanzado el procedimiento, distinguió una noción de la otra (remitiéndose a la respuesta de China a la pregunta 138 del Grupo Especial).

Aunque comprendemos la posición de las Comunidades Europeas, no creemos que China haya necesariamente modificado su posición sobre los "envíos fraccionados" y las "múltiples expediciones". Por el contrario, China, si bien reconociendo las diferencias entre esos dos conceptos, trató de equiparar la situación de "múltiples expediciones" abarcada por las medidas con la situación de "envío fraccionado" regulada por algunos otros Miembros.

Por ejemplo, en la sección en la que las Comunidades Europeas sostienen que China trata esas dos nociones como sinónimos, China sostiene que los tipos de prácticas antielusión, que según China los Miembros adoptan para impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos o de derechos antidumping/compensatorios que se aplican a artículos completos (es decir, en el mismo sentido que las medidas de China) no son las únicas circunstancias en las que los Miembros de la OMC examinan la intención comercial del importador al clasificar las "múltiples expediciones". China aduce que esto también tiene lugar en el caso de las denominadas "expediciones fraccionadas" (o "envíos fraccionados"), en las que un importador importa en

7.437 Por lo que respecta a la segunda cuestión a que se hace referencia en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA, "la clasificación de productos montados a partir de *elementos originarios o procedentes de distintos países*", China considera que dicha cuestión atañe a "la clasificación de mercancías montadas a partir de *partes y componentes (o 'elementos') importados que llegan al territorio aduanero en expediciones múltiples*".[739] Los reclamantes aducen que la segunda cuestión a que se hace referencia en el párrafo 10 atañe a las normas de origen, no a las expediciones múltiples de la manera que ese concepto se entiende en el marco de las medidas.

7.438 El argumento de China se basa la presuposición de que las palabras "*elementos originarios o procedentes de distintos países*" en la segunda cuestión a que se hace referencia en el párrafo 10 significa "*expediciones múltiples de partes y componentes (elementos)*".[740] Como fundamento jurídico de su argumento, China sostiene que el párrafo 10 es consecuencia de que el Consejo de Cooperación Aduanera, y posteriormente el Comité del SA, reconocen que pueden producirse resultados arbitrarios en materia de clasificación cuando una serie de partes y componentes conexos se fracciona en expediciones múltiples, lo que comprende tanto los "envíos fraccionados"[741] como los casos en que un fabricante importa partes y componentes en múltiples expediciones y los monta en el país.[742] China aduce en particular que el Consejo de Cooperación Aduanera reconoció la existencia

---

múltiples expediciones un artículo (o grupo de artículos) que es objeto de un solo contrato, factura o transacción. China sostiene además que la Decisión del Comité del SA reconoce los resultados de clasificación arbitrarios que pueden darse cuando una serie de partes y componentes relacionados se divide en múltiples expediciones, y que esto puede suceder en el contexto de las "envíos fraccionados" o en el contexto de las "múltiples expediciones" (es decir, cuando un fabricante importa partes y componentes en múltiples expediciones y los ensambla en el país). Esas declaraciones demuestran, a nuestro juicio, que la propia China reconoce que la expresión "envíos fraccionados", aunque también afecta a las expediciones múltiples (fraccionadas) (*si bien* en un sentido distinto del utilizado en las medidas), aborda una situación distinta de las relacionadas con las denominadas prácticas antielusión.

Esto se hace más evidente cuando China se refiere a los ejemplos de reglamentos aduaneros de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas concernientes a las "envíos fraccionados" (Primera comunicación escrita de China, párrafos 156 a 160; China - Prueba documental 28). Tanto el reglamento de los Estados Unidos como el de las Comunidades Europeas, en esos ejemplos, "permiten, a solicitud del importador", no exigen, que entradas múltiples de mercancías sin montar o desmontadas se traten como una sola entrada de mercancías a efectos de clasificación aduanera.

En cualquier caso, aunque China tuviera la intención de tratar esas nociones como sinónimos, ello no afectaría a nuestro análisis porque, como se indica más arriba, las pruebas demuestran que los envíos fraccionados son distintos de los casos de múltiples expediciones abarcados por las medidas en cuestión. Además, China también ha aclarado su posición durante el procedimiento, como han señalado las Comunidades Europeas, y reconocido que la expresión "envíos fraccionados" que figura en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA no es especialmente pertinente por lo que respecta a la cuestión de las "múltiples expediciones" en el marco de las medidas.

[739] Respuesta de China a la pregunta 138 del Grupo Especial. En una nota de pie de página, China sostiene también que la referencia a "distintos países" no puede, en ese contexto, significar que la Decisión del Comité del SA sólo es aplicable en el caso de mercancías montadas a partir de partes y componentes que procedan de más de un país exportador. Según China, el número y la identidad del país o los países exportadores sería únicamente pertinente, como mucho, a efectos de la aplicación de normas de origen -asunto que no está comprendido en el ámbito de la RGI 2 a). Además, aduce China, no existe razón alguna por la que la clasificación de mercancías montadas a partir de partes y componentes que proceden de un solo país exportador tenga que ser diferente de la de mercancías montadas a partir de partes y componentes que proceden de más de un país exportador.

[740] Véase la respuesta de China a la pregunta 210 a) del Grupo Especial.

[741] China explica los "envíos fraccionados" como situaciones en las que una sola transacción de importación se divide en "envíos fraccionados", habitualmente por motivos de transporte y a menudo sin conocimiento previo del importador (respuesta de China a la pregunta 112 del Grupo Especial).

[742] Respuesta de China a la pregunta 112 del Grupo Especial.

de esa cuestión cuando redactó por primera vez la RGI 2 a) a principios del decenio de 1960, y que fue entonces cuando el Consejo de Cooperación Aduanera acordó que la aplicación de la RGI 2 a) a "envíos fraccionados" y "expediciones múltiples" era una cuestión "que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación nacional", interpretación que el Comité del SA reafirmó en el contexto de la Decisión del SA en 1995.

7.439 No encontramos, sin embargo, ninguna prueba que respalde la alegación de China de que el Consejo de Cooperación Aduanera, al redactar la RGI 2 a) en el decenio de 1960, reconoció que los casos en que un fabricante importa partes y componentes en múltiples expediciones a fin de montarlos para formar un producto completo plantean el mismo tipo de cuestión clasificatoria que los casos de envíos fraccionados. Un documento relacionado con los debates sobre la RGI 2 a) que tuvieron lugar en el Comité de Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera demuestra que la cuestión de si el proyecto de Regla interpretativa concerniente a los artículos sin montar y desmontados[743] debía aplicarse a los "artículos importados sin montar o desmontados *para montaje industrial*" se había debatido en el Comité de Nomenclatura. Sin embargo, la Secretaría del Consejo de Cooperación Aduanera concluyó, de conformidad con las instrucciones del Comité de Nomenclatura, que el proyecto de Regla interpretativa *no* debía abarcar esos casos.[744] En particular, la siguiente observación de la Secretaría del Consejo de Cooperación Aduanera proporciona alguna información útil sobre los antecedentes de la introducción de la RGI 2 a):

> "Es muy evidente que el principio de asimilar artículos sin montar o desmontados con artículos montados del tipo correspondiente se abandonó en determinados capítulos de la nomenclatura únicamente para asegurarse de que si un artículo completo se especifica o se incluye en una partida específica no deberá clasificarse en varias partidas distintas cuando en determinados casos no puede importarse montado.
>
> La única finalidad de este principio es preservar el método sistemático de clasificación en el que se basa la Nomenclatura; en consecuencia, sólo refleja consideraciones tecnológicas. Por tanto, todo justifica que se aplique a los artículos desmontados o sin montar únicamente por razón de su volumen o su peso, o por dificultades de embalaje y manipulación.
>
> No obstante, si los productos importados son partes que no son montadas por el fabricante, aunque pudiera haberlo hecho fácilmente antes del envío, la finalidad es principalmente abastecer a la industria de montaje en el país importador; esas prácticas conllevan consideraciones económicas que a juicio de la Secretaría no pueden satisfacerse al nivel tecnológico de la Nomenclatura. Incumbe a cada país importador adoptar las medidas que considere necesarias en la esfera económica (por ejemplo, en relación con los derechos de aduana) para ayudar a su industria de montaje."[745]

---

[743] Esta cuestión parece corresponden a la segunda frase de la actual RGI 2 a), concerniente a las mercancías importadas desmontadas o sin montar todavía.

[744] Canadá - Prueba documental 19 (Consejo de Cooperación Aduanera, Comité de Nomenclatura, décimo período de sesiones, Bruselas, 26 de febrero de 1963, Documento Nº 10.195E, "*Articles (Machinery, Appliances, etc.) Imported Unassembled or Disassembled*", página 3). Véase la Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 59, nota 70.

[745] Canadá - Prueba documental 19, páginas 2 y 3. Basándose en el texto de este documento, el Grupo Especial entiende que la situación que en él se aborda atañe a los casos en que los tipos arancelarios eran más bajos para los productos completos que para los componentes de los productos completos correspondientes.

7.440 Este elemento probatorio[746] nos enseña en qué modo la clasificación de las mercancías "sin montar o desmontadas" como el producto completo de la clase correspondiente llegó a ser parte de la RGI 2 a): sobre la base al menos de las pruebas que tenemos ante nosotros, cabe suponer que no se pretendía que la RGI 2 a) se aplicara a las mercancías (partes y componentes) importadas para montaje industrial, como en el caso de las expediciones múltiples reguladas por las medidas. Antes bien, en la medida en que la Regla concierne a mercancías importadas sin montar o desmontadas, parece que la segunda frase de la RGI 2 a) estaba principalmente destinada a abarcar los casos relacionados con mercancías que es difícil importar montadas.

7.441 Ese entendimiento de las partes contratantes se refleja ahora en la Nota explicativa V de la RGI 2 a), que dispone que cuando las mercancías se presenten desmontadas o sin montar todavía, ello se debe, *sobre todo*, a razones tales como "la necesidad o la comodidad del embalaje, de la manipulación o del transporte".[747] Dado que esas palabras no se incluyeron en el texto principal de la RGI 2 a), y habida cuenta de la inserción de las palabras "sobre todo", entendemos también que las circunstancias mencionadas en la Nota explicativa V de la RGI 2 a) no son las únicas en las que la segunda frase de la RGI 2 a) es aplicable. No obstante, las pruebas, en su conjunto, indican que los redactores de la RGI 2 a) no tenían intención de que la Regla se aplicara a los casos de múltiples expediciones.[748] Más importante es el hecho de que China no nos haya presentado ninguna prueba que demuestre que la segunda cuestión a que se hace referencia en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA atañe a los casos de expediciones múltiples de partes y componentes importados para el montaje de vehículos automóviles.

7.442 El dictamen de la Secretaría de la OMA también demuestra que la segunda frase del párrafo 10 en cuestión no concierne a los casos de múltiples expediciones. La Secretaría de la OMA afirma que se inclina a pensar que la referencia, en el párrafo 10, a "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" más bien refleja la opinión del Comité del SA de que la determinación de si "la multiplicidad de origen" deberá afectar a la aplicabilidad de la RGI 2 a) es una cuestión de que incumbe a cada parte contratante, y que el SA no aborda la aplicabilidad de la RGI 2 a) a la clasificación de productos de origen mixto.[749]

---

[746] En un documento de antecedentes preparado por la Secretaría de la OMA en 1996 en relación con los debates sobre el texto de las Notas explicativas de la RGI 2 a), en particular la actual Nota explicativa VII, la Secretaría de la OMA destaca una observación formulada por Suecia durante la creación de la RGI 2 a): "Se sabe que esta Regla fue una propuesta de Suecia concerniente a los artículos que son 'importados sin montar o desmontados para facilitar el transporte y que pueden montarse mediante operaciones relativamente simples (por ejemplo, atornillándose). Si las partes están destinadas a la producción industrial de los artículos en cuestión, dichas partes se clasifican, por regla general, como tales en las partidas que les corresponden'" (Documento Nº 8.333, Observación de Suecia). Aunque ésta fue una observación de un miembro de la OMA concerniente a la RGI 2 a), proporciona información sobre la manera en que dicha Regla, en particular la parte relativa a la clasificación de mercancías "desmontadas o sin montar todavía", fue elaborada. Incluso cuando se analiza a la luz del peso interpretativo limitado que ha de atribuirse a ese tipo de documentos, esto contradice la interpretación propugnada por China.

[747] La Secretaría de la OMA indica que el texto de la Nota explicativa es simplemente una explicación de las razones históricas de que los artículos sean expedidos desmontados o sin montar todavía (carta de 30 de julio de 2007 de la OMA).

[748] El Grupo Especial toma nota asimismo de una observación de la Secretaría del Comité de Nomenclatura de que clasificar los artículos desmontados o sin montar todavía con artículos montados de la clase correspondiente obliga a los importadores a presentar todos los componentes del artículo en cuestión *simultáneamente*, salvo que disfruten del beneficio de una norma sobre artículos incompletos o de disposiciones nacionales sobre envíos fraccionados (sin cursivas en el original) (Canadá - Prueba documental 19, página 3).

[749] La Secretaría de la OMA afirma además que, a su juicio, "parece que el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA denota que, a su juicio, la cuestión de si el origen múltiple debe afectar a la clasificación de

7.443 Además, un ejemplar del documento relativo a los debates de 1962 en el Consejo de Cooperación Aduanera, proporcionada por el Canadá, incluye, entre otras cosas, una nota de la administración austriaca, así como observaciones de la Dirección de Nomenclatura sobre esa nota.[750] En ese documento la administración austriaca planteó la cuestión de si los artículos desmontados o sin montar todavía deben ser enviados por un exportador o al menos por varios exportadores en el mismo país (es decir, si la aplicación de la RGI 2 a) debe limitarse a las mercancías importadas desmontadas o sin montar todavía procedentes de un país, en contraposición con varios países). A ese respecto, la Dirección de Nomenclatura ha observado lo siguiente:

> "Los principales criterios de clasificación utilizados en la Nomenclatura son: naturaleza, clase, estructura o composición y uso de las mercancías. El origen nunca afecta a la clasificación.
>
> Por consiguiente, el que la Regla interpretativa o la Nota explicativa correspondiente introdujera una discriminación basada en el origen de las mercancías importadas desmontadas o sin montar todavía obraría en contra del espíritu y la letra de la Nomenclatura.
>
> Además, es una práctica común que los "subconjuntos" de grandes instalaciones sean enviados directamente por sus fabricantes al país de destino.
>
> *Aunque esta cuestión trasciende el ámbito de la Nomenclatura*, la Dirección de Nomenclatura considera que esos envíos, ya sea simultáneos o fraccionados (en la medida en que las reglamentaciones nacionales contemplen estos últimos) deben disfrutar de las facilidades que ofrece el proyecto de Regla interpretativa, siempre que se satisfagan todas las demás condiciones."[751]

7.444 Del texto de este documento se desprende que la Dirección de Nomenclatura estimó que la cuestión de las mercancías importadas desmontadas o sin montar todavía procedentes de distintos países guardaba relación con las reglas de origen, y en consecuencia trascendía el ámbito de la Nomenclatura. A nuestro juicio, esta prueba no justifica el argumento de China de que no hay motivos para creer que la Decisión del Comité del SA, que hace referencia a "productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" no es igualmente pertinente por lo que respecta a los "productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de un *solo* país", y de que el número y la identidad de los países de donde son originarias las partes sólo sería

---

artículos desmontados o sin montar todavía es una cuestión que deben resolver exclusivamente las distintas administraciones, teniendo en cuenta sus leyes y reglamentos nacionales" (carta de 30 de julio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 5).

[750] Canadá - Prueba documental 18 (Consejo de Cooperación Aduanera, Comité de Nomenclatura, noveno período de sesiones, Bruselas, 19 de julio de 1962, Documento Nº 9550E, "*Articles (Machinery, Apparatus, etc.) Imported Unassembled or Disassembled*"), a que se hace referencia en la nota 69 de la Segunda comunicación escrita del Canadá. Como observa el Canadá, la Dirección también afirma, en la página 2, que el segundo párrafo de la Nota General I sobre la sección XVI de la Nomenclatura de Ginebra (maquinaria -una sección separada para los vehículos automóviles en la sección XVII) establece que la importación de *máquinas* sin montar, aunque se envíen en varias expediciones, no afectará a su clasificación. El Canadá se remite también a la página 3, donde se afirma que en los aranceles nacionales de muchos países hay disposiciones similares, y se recomienda que se haga simplemente una referencia a esa práctica en el informe del Comité, Documento Nº 11.00 NC/11/oct.63, que es el informe al que en última instancia se hace referencia en el párrafo 9 de la Decisión del Comité del SA (China - Prueba documental 29) en que se apoya China.

[751] Canadá - Prueba documental 18, página 4.

pertinente, como mucho, a efectos de aplicar normas de origen.[752] China afirma a continuación que, como se indica en el párrafo 6 de la Decisión del Comité del SA[753], las Reglas Generales Interpretativas atañen exclusivamente a la clasificación en el marco del SA, y en nada afectan a las normas de origen. Convenimos con China en que el SA atañe únicamente a la clasificación, no a las normas de origen. Las pruebas demuestran que las partes contratantes en el Consejo de Cooperación Aduanera eran conscientes de que las normas de origen trascendían la esfera de la Nomenclatura, y pese a ello decidieron señalar que la cuestión de "la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países" concerniente a las normas de origen era una cuestión que cada país debía resolver de acuerdo con su propia reglamentación nacional.

7.445 En conclusión, no estamos de acuerdo con el argumento de China de que la Decisión del Comité del SA demuestra que la OMA ha interpretado la Regla de que se trata de una manera que es directamente pertinente para la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" en la Lista de concesiones de China.[754] Concretamente, China no ha presentado pruebas suficientes para demostrar que la segunda situación a que se hace referencia en el párrafo 10 atañe a la expresión "éste presente" que figura en la RGI 2 a) de manera que permite aplicar dicha Regla a las partes y componentes importados en múltiples expediciones para su ulterior montaje.

7.446 No obstante, aunque aceptáramos el argumento de China de que la Decisión del Comité del SA debe interpretarse en el sentido de que faculta libremente a las partes contratantes para aplicar la expresión "éste presente" que figura en la RGI 2 a) a las mercancías importadas en múltiples expediciones, esto dista mucho de decir que China está *obligada* a clasificar las partes y componentes de automóviles importadas en múltiples expediciones y presentadas por separado como un vehículo automóvil debido a su montaje para formar un vehículo automóvil. En contraste con la propia RGI 2 a), que China sostiene que las partes contratantes del SA están *obligadas* a aplicar, China *no* insiste en que la expresión "éste presente" que figura en la RGI 2 a), considerada a la luz de la Decisión del Comité del SA, *requiere* la aplicación del principio de la RGI 2 a) a los casos de múltiples expediciones. Antes bien, China considera que una parte contratante está *libremente facultada* para proceder a esa clasificación sobre la base del texto del párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA. Como ha indicado el Canadá[755], estimamos que esas facultades discrecionales, si se otorgan a las partes contratantes del SA que son también Miembros de la OMC, deben ejercitarse de manera que sea compatible con las obligaciones asumidas por los Miembros en el marco de la OMC.[756]

7.447 Además, China ha sostenido que la necesidad de que las autoridades aduaneras apliquen la RGI 2 a) en la forma propugnada por China *sólo* surge en las circunstancias específicas en que haya una diferencia *significativa* en los tipos del derecho aplicables al artículo completo y a las partes de

[752] Respuesta de China a la pregunta 112 del Grupo Especial (sin cursivas en el original).
[753] El texto del párrafo 6 de la Decisión del Comité del SA figura en la nota 721.
[754] Véase la respuesta de China a la pregunta 112 del Grupo Especial.
[755] El Canadá sostiene que "una decisión de la OMA que no haya sido adoptada en forma de modificación o adición a las Reglas Generales de Interpretación o incluida en una Nota explicativa o como Nota explicativa de las Reglas Generales de Interpretación puede aportar orientación pero no puede ser determinante en cuanto a la forma de aplicar las Reglas Generales de Interpretación, y que toda discreción de que puedan gozar los Miembros respecto de la forma de clasificar expediciones fraccionadas debe ser naturalmente de carácter limitado de manera que no viole los compromisos arancelarios" (respuesta del Canadá a la pregunta 112 del Grupo Especial). Como consecuencia de ello, la Decisión no debe tener influencia en la interpretación de la RGI 2 a).
[756] Véase, por ejemplo, la respuesta del Canadá a la pregunta 138 del Grupo Especial.

ese artículo.[757] Cuando surge esa necesidad, aduce China, las autoridades aduaneras tienen que poner en marcha un proceso para establecer si determinados importadores están importando en múltiples expediciones partes y componentes que, en su totalidad, presentan las características esenciales del artículo completo que está sujeto al tipo del derecho más elevado.[758]

7.448 Sin embargo, como ha indicado el Canadá, el SA, incluidas sus reglas interpretativas, es una disposición que regula la clasificación de mercancías y nunca estuvo destinado a impedir la denominada "elusión" del pago de derechos que China supuestamente trata de impedir mediante las medidas.[759] Observamos que el artículo 9 del Convenio del SA estipula que "[l]as partes contratantes no contraen, por el presente Convenio, ningún compromiso en lo que se refiere al tipo de los derechos de aduanas".[760] A ese respecto recordamos también la declaración de la Secretaría del Consejo de Cooperación Aduanera, arriba citada, de que las prácticas que implican consideraciones económicas no pueden integrarse al nivel tecnológico de la Nomenclatura y tienen que ser resueltas por cada país importador mediante la adopción de las medidas necesarias en la esfera económica, como las relacionadas con los derechos de aduana.[761] Además, como señalan las Comunidades Europeas, la opinión de China parecería implicar que la Regla tiene un sentido distinto en los casos en que la diferencia de los tipos arancelarios es pequeña o inexistente.[762] Esa afirmación no nos parece justificada. Además, por la misma razón por la que el SA atañe a la clasificación arancelaria, y no a consideraciones económicas, no creemos que los denominados problemas de clasificación excepcionales en el marco del Capítulo 87 del SA -en el sentido de que el Capítulo 87 tiene partidas arancelarias para productos completos, productos intermedios y partes- planteen problemas fiscales cuando un Miembro mantiene una diferencia significativa en los tipos del derecho aplicables a un producto completo y a partes del producto completo.[763]

7.449 Esto no quiere decir, sin embargo, que la clasificación es irrelevante por lo que respecta a los derechos arancelarios. Como reconocen las partes, la clasificación de una mercancía en la partida arancelaria adecuada es un primer paso fundamental para establecer el tipo arancelario adecuado para

---

[757] Respuestas de China a las preguntas 38 y 238 b) del Grupo Especial. Según China, la misma necesidad podría surgir en el caso de los derechos de aduana propiamente dichos o en el caso de otros tipos del derecho, como los derechos antidumping o compensatorios.

[758] Al mismo tiempo, China también aduce que "las medidas impugnadas están comprendidas en el ámbito de las medidas que las autoridades aduaneras nacionales adoptan habitualmente para garantizar la interpretación correcta de sus aranceles de aduanas y velar por la correcta clasificación de las importaciones" (respuesta de China a la pregunta 13 b) del Grupo Especial).

[759] Respuestas del Canadá a las preguntas 186 y 225 del Grupo Especial. El **Canadá** sostiene que China trata de convertir una diferencia en el marco de la OMC en una diferencia en el marco de la OMA, y además hace caso omiso de la clasificación correcta, empezando por la RGI 1, y añade que esa clasificación es un requisito previo para la liquidación de derechos, pero, como señala la Secretaría de la OMA, "la aplicación de derechos de aduana no está comprendida en la competencia legal de la OMA".

Las **Comunidades Europeas** también sostienen que China confunde la interpretación de una regla general con las consecuencias fiscales de una diferencia arancelaria entre partes y productos completos, y añaden que una regla no puede aplicarse de manera distinta simplemente porque la consecuencia de su aplicación puede ser más significativa (observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial).

[760] La **Secretaría de la OMA** considera que el artículo 9 del Convenio del SA aclara que el ámbito de competencia de la OMA, de sus instrumentos y de sus comités no se extiende a cuestiones basadas en los aranceles (carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, página 3).

[761] Véase el párrafo 7.439 *supra*; Canadá - Prueba documental 19, página 3.

[762] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 118.

[763] Respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial.

el producto.[764] No obstante, a la luz de las pruebas arriba examinadas, no estamos persuadidos de que una Regla interpretativa sobre la clasificación arancelaria en el marco del SA estuviera destinada a abordar cuestiones relacionadas con la elusión de los derechos arancelarios.[765]

7.450 Por último, tomamos nota asimismo del argumento de China de que sería arbitrario concluir que el mismo grupo de partes y componentes, utilizados para montar el mismo artículo terminado, obtendría un resultado de clasificación distinto exclusivamente sobre la base de si las partes y componentes están contenidos en una sola expedición o en múltiples expediciones, porque dicha interpretación viciaría la resolución de la relación entre partes y artículos enteros que establece la Regla.[766] Sin embargo, ese argumento se apoya una vez más en la opinión de China de que la RGI 2 a) es una disposición que resuelve la relación entre partes y todos con diferencias significativas en los tipos arancelarios, cuando ya hemos constatado que no es así. En esa medida tampoco nos persuade el argumento de China. Además, China considera que, aunque la RGI 2 a) no existiera, China (al igual que otras autoridades aduaneras) seguiría necesitando un medio para definir y velar por la observancia de la línea divisoria entre partes y todo, y eso es lo que hacen las medidas impugnadas.[767] De otro modo, en su opinión, infringiría el principio general de que en la administración de las leyes aduaneras el contenido debe prevalecer sobre la forma. Sin embargo, China no ha presentado ningún fundamento jurídico fáctico, aparte de sus argumentos relativos a la RGI 2 a), que justifique su opinión de que definir y velar por la observancia de la línea divisoria entre partes y todo requiere evaluar las partes importadas por separado en múltiples expediciones para su montaje en el país importador a efectos de la clasificación de esas partes como todos.

Conclusión

7.451 A la luz de lo anteriormente expuesto, el **Grupo Especial** no constata que el contexto de la expresión "vehículos automóviles" respalde la interpretación de que dicha expresión, tal como figura en la Lista de China, incluye las partes y componentes importados en múltiples expediciones y montados para formar un vehículo automóvil en el país importador.

iii) Objeto y fin[768]

7.452 **China** sostiene que los Miembros pueden interpretar sus Listas de concesiones de conformidad con las reglas del SA (así como con la práctica de otros Miembros de la OMC en circunstancias similares) y de manera que sea compatible con el objeto y fin de asegurar los beneficios de concesiones arancelarias recíprocas y mutuamente ventajosas.[769] Considera que la importación y el montaje de partes y componentes de automóviles a través de múltiples expediciones socava el valor de las concesiones arancelarias que China negoció, tanto si el fabricante de automóviles tiene la intención de evadir los tipos del derecho más elevados sobre vehículos automóviles como si no la tiene.[770] Remitiéndose a las declaraciones del Órgano de Apelación en otros casos, China aduce que interpretar que la expresión "vehículos automóviles" que figura en la

[764] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 44, donde se hace referencia a Canadá - Prueba documental 16 (OMA, *HS Classification Handbook*, parte II, capítulo 4, página II/27) y a su respuesta a la pregunta 113 del Grupo Especial. Véase también el párrafo 7.710.

[765] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 59, nota 69; respuesta del Canadá a la pregunta 224 del Grupo Especial; Canadá - Prueba documental 18. El texto pertinente por lo que respecta a estas pruebas figura en los párrafos 7.443 y 7.444.

[766] Respuesta de China a la pregunta 110 del Grupo Especial.

[767] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 167 y 168.

[768] Véase el párrafo 7.699 *infra*.

[769] Respuesta de China a la pregunta 38 del Grupo Especial.

[770] Respuesta de China a la pregunta 13 del Grupo Especial.

Lista de concesiones de China de manera que preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho consolidados más elevados que negoció para los vehículos automóviles es compatible con el objeto y fin del GATT de 1994.[771] Además, en opinión de China, la resolución efectiva de la relación aduanera entre un artículo completo y partes de ese artículo no plantea un riesgo sistémico para la seguridad de las concesiones arancelarias en el marco del artículo II ni para las disciplinas en materia de trato nacional establecidas en el artículo III, ya que la resolución de esta cuestión no tiene por resultado que los Miembros puedan clasificar los artículos basándose en su uso final, ni que los Miembros puedan imponer medidas discriminatorias sobre los productos importados simplemente caracterizando las medidas como medidas en frontera en el sentido del artículo II. China sostiene que su posición es simplemente que los Miembros pueden interpretar y velar por la observancia de sus Listas de concesiones de conformidad con las reglas del SA y de conformidad con el principio de que los acuerdos arancelarios han de tener un efecto significativo.

7.453 Las **Comunidades Europeas** sostienen que los argumentos de China socavan nada menos que todo el sistema de clasificación arancelaria, así como el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994, a saber, "la seguridad y previsibilidad" de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio.[772] Esto es así porque las medidas clasifican partes de productos como productos completos en un contexto en el que sus aranceles de aduanas prevén una clara separación entre los productos y sus partes. Las Comunidades Europeas sostienen además que las medidas crean considerable imprevisibilidad sobre cuándo cabe considerar que una parte de un producto es el producto completo y está sometida a un arancel mucho más alto, lo que afecta al núcleo mismo del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994. Las Comunidades Europeas aducen que parece no haber límite a la flexibilidad que China necesita en el marco del SA, y que la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China, a saber, que incluye los casos de múltiples expediciones previstos por las medidas, es un ataque fundamental y grave a la premisa misma en base a la cual se han negociado los compromisos arancelarios de los Miembros.[773] Las Comunidades Europeas sostienen que no pueden hacer suficiente hincapié n la gravedad de esa posición para el sistema multilateral de comercio.

7.454 Los **Estados Unidos** sostienen que China pasa por lato el objeto y fin del Convenio del SA.[774] Según los Estados Unidos, dos objetos y fines fundamentales del Convenio son, en primer lugar, establecer normas uniformes en materia de nomenclatura arancelaria que permitan comparar las estadísticas comerciales (entre exportaciones e importaciones y entre distintas partes en el Convenio), y, en segundo lugar, facilitar el comercio internacional. Los Estados Unidos aducen que la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China está en total contradicción con esos objetos y fines del Convenio: en primer lugar, destruirá la comparabilidad de las estadísticas comerciales compiladas por distintos Miembros y la comparabilidad entre las estadísticas de importación y exportación, y, en segundo lugar, destruirá la certeza y previsibilidad de la clasificación arancelaria y constituirá un grave obstáculo para el comercio, porque con arreglo a las medidas de China las mercancías no se clasifican tal como se importan en la frontera, sino sólo después de que hayan sido utilizadas en un proceso de fabricación y sólo después de que el fabricante haya completado y verificado un complejo análisis del contenido nacional del producto final.

[771] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 92 y 93.
[772] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 69, donde también se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.
[773] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 101.
[774] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 33 a 37.

7.455 El **Canadá** sostiene que los aranceles aduaneros se aplican con la finalidad de otorgar a los productores nacionales un grado de protección frente a la competencia de importación extranjera (aunque en algunos países, sobre todo en desarrollo, también pueden representar una fuente importante de ingresos). A fin de tratar de garantizar la previsibilidad en materia de clasificación arancelaria y la cuantía que debe pagarse, el Sistema Armonizado basa la clasificación arancelaria de las mercancías en su descripción física en el momento de su importación y admite una sola partida (o subpartida) por cada producto.[775] Por tanto, según el Canadá, aceptar el intento de China de aumentar el arancel sobre partes de automóviles so pretexto de aplicar el derecho aduanero sobre automóviles, en lugar de renegociar su concesión arancelaria sobre este artículo de conformidad con las pertinentes disposiciones de la OMC, socavaría la previsibilidad y el valor de las concesiones arancelarias hechas por los Miembros en relación con partes, en el sentido más general

7.456 El **Grupo Especial** examinará a continuación la interpretación del término del tratado pertinente, es decir, la expresión arancelaria "vehículos automóviles" que figura en las partidas arancelarias de la Lista de concesiones de China, a la luz del objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994.[776]

7.457 Uno de los objetos y fines del Acuerdo sobre la OMC en general, así como del GATT de 1994, como ha aclarado el Órgano de Apelación, es "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".[777]

7.458 Las partes en el presente asunto no niegan que uno de los objetos y fines del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 es la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias. Discrepan, sin embargo, sobre si la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias se verá socavada si la expresión arancelaria "vehículos automóviles" que figura en las concesiones arancelarias de China consagradas en la Lista de concesiones de China se interpreta de manera que incluya las partes y componentes importadas en múltiples expediciones para su montaje para formar un vehículo automóvil en China.

7.459 China aduce que interpretar que la expresión "vehículos automóviles" que figura en la Lista de concesiones de China de manera que preserve el valor, tanto desde la perspectiva de los ingresos

[775] Respuesta del Canadá a la pregunta 140 del Grupo Especial. El Canadá sostiene también que China acordó ofrecer al Canadá un tipo más bajo para las partes de automóviles que para los vehículos automóviles, y no puede recurrir al apartado d) del artículo XX para justificar unilateralmente una modificación de ese compromiso y un apartamiento de su Lista simplemente porque ahora ese compromiso no le satisface (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 77).

[776] Como constató el Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, estimamos que el Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 son también los tratados que han de examinarse por lo que respecta al término del tratado objeto del presente asunto (es decir, la expresión arancelaria "vehículos automóviles" que figura en las partidas arancelarias de la Lista de concesiones de China), dado que la Lista de China se ha convertido en parte integrante del GATT de 1994 y del Acuerdo sobre la OMC en virtud de lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994 y el párrafo 2 del artículo II del Acuerdo sobre la OMC, respectivamente. Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.317.

[777] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 82. El Órgano de Apelación observa asimismo que en el párrafo 2 del artículo 3 del ESD también se hace referencia a la "seguridad y previsibilidad". Tomamos nota también de la referencia del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, a la declaración del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, de que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994, que se enuncia en el artículo II, es mantener el valor de las concesiones arancelarias negociadas por un Miembro con sus interlocutores comerciales y consolidadas en la Lista de ese Miembro" (informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.319).

como del acceso a los mercados, de los tipos del derecho consolidados más elevados que negoció para los vehículos automóviles es compatible con el objetivo de preservar la seguridad y previsibilidad de las concesiones arancelarias. Las Comunidades Europeas sostienen, por el contrario, que la interpretación de China socava todo el sistema de clasificación arancelaria y el objeto y fin del tratado, a saber, "la seguridad y previsibilidad" de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio.[778] El Canadá también opina que la interpretación de la expresión arancelaria en cuestión propugnada por China socavaría la previsibilidad y el valor de las concesiones arancelarias hechas por los Miembros de la OMC en relación con las partes, en el sentido más general.

7.460 En primer lugar, como se indica más arriba, el principal objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 es preservar la seguridad y previsibilidad de los acuerdos recíprocos sobre acceso a los mercados que se manifiestan en las concesiones arancelarias. Esto significa, a nuestro entender, que las concesiones arancelarias tienen que interpretarse de manera que beneficien tanto al Miembro importador, China, como a los Miembros exportadores. Poniendo en relación este objeto y fin del tratado en cuestión con otros elementos de hecho del presente asunto, estimamos que China tiene derecho a obtener los ingresos derivados de los tipos arancelarios más elevados aplicables a los vehículos automóviles con arreglo a las partidas arancelarias pertinentes de la Lista de China, al tiempo que los países exportadores deberían poder exportar partes y componentes de vehículos automóviles a los tipos arancelarios aplicables a las partes de automóviles con arreglo a las partidas arancelarias adecuadas. Considerada en este contexto, una interpretación de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" en el sentido de que incluye las partes y componentes de automóviles importados en múltiples expediciones a efectos de su montaje para formar un vehículo automóvil en el país importador podría ciertamente socavar el objeto y fin de preservar la seguridad y previsibilidad de los acuerdos recíprocos en materia de acceso a los mercados consagrados en las concesiones arancelarias de China. Esto es especialmente así dado que uno de los objetos y fines del Acuerdo sobre la OMC en general, así como del GATT de 1994, es *la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio*, como ha constatado el Órgano de Apelación.

7.461 Estimamos asimismo que el objeto de las negociaciones de los Miembros sobre facilitación del comercio[779] proyectó más luz sobre la cuestión interpretativa sometida a nuestra consideración. El objeto de las negociaciones sobre facilitación del comercio es "agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías".[780] A nuestro juicio, este objeto puede interpretarse en consonancia con el objeto y fin global de reducir los obstáculos al comercio enunciado en el Acuerdo sobre la OMC. Por tanto, las facultades discrecionales que un Miembro pueda tener por lo que respecta a cuestiones relacionadas con el comercio deben ejercitarse de manera que no sólo sea compatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre

[778] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 69, donde también se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 243.

[779] El Grupo Especial observa que en noviembre de 2001 los Miembros de la OMC acordaron poner en marcha negociaciones sobre facilitación del comercio. El mandato de esas negociaciones estipula que "las negociaciones tendrán por finalidad aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito". Los Miembros también acordaron que "las negociaciones tendrán además por finalidad el establecimiento de disposiciones para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros" (Decisión adoptada por el Consejo General el 1º de agosto de 2004, anexo D, párrafo 1).

[780] La Secretaría de la OMA observó que en el preámbulo del Convenio de la NAB (15 de diciembre de 1950) se subraya la conveniencia de "una base común para la clasificación de las mercancías en los aranceles de aduanas" (carta de 30 de julio de 2007 de la OMA, página 2).

la OMC, sino que también apoye los objetos y fines globales del Acuerdo sobre la OMC, incluidas las negociaciones sobre facilitación del comercio.

7.462 Por las razones arriba expuestas, constatamos que una interpretación de la expresión "vehículos automóviles" en el sentido de que incluye las partes y componentes importados en múltiples expediciones a efectos de su montaje para formar un vehículo automóvil podría socavar precisamente el objeto y fin de todo el Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994.

iv) Práctica ulteriormente seguida[781]

7.463 A continuación examinaremos, basándonos en la práctica de la propia China, así como en la práctica de otros Miembros desde la adhesión de China a la OMC, si China ha demostrado que existe una práctica ulteriormente seguida que implica un acuerdo entre los Miembros de la OMC por lo que respecta a la interpretación de las partidas arancelarias de que se trata, en particular la aplicación de la RGI 2 a) a productos con partidas arancelarias distintas para un producto completo y partes del producto completo.

La práctica de la propia China

7.464 **China** sostiene que antes de la adopción de las medidas no disponía de un procedimiento para determinar si múltiples expediciones de partes y componentes estaban relacionadas entre sí debido a su montaje común para formar un modelo de vehículo específico.[782] China comunica también que no cuenta con ninguna ley o reglamentación que se ocupe de los casos en que existe una diferencia importante del tipo arancelario entre un artículo completo y las partes de ese artículo.[783] A juicio de China, el hecho de que haya establecido un proceso aduanero para resolver la relación en materia de clasificación arancelaria entre partes y artículos completos no significa que tenga que establecer un proceso aduanero similar en otros contextos parecidos. Antes bien, China asigna sus recursos de administración aduanera atendiendo a una serie de consideraciones, entre ellas la importancia comercial de los productos de que se trate, el volumen de importación y la posible pérdida de ingresos derivada de una clasificación errónea de las importaciones.[784]

7.465 Las **Comunidades Europeas** sostienen en relación con ello que el hecho de China haya adoptado las medidas en 2004 y 2005, lo que significa tres y cuatro años después de la adhesión de China a la OMC, demuestra que China ha interpretado la RGI 2 a) de manera distinta antes de la adopción de las medidas, por mucho que alegue que la interpretación que ahora propugna ha sido la premisa sobre la base de la cual negoció su adhesión a la OMC.[785] Por consiguiente, la teoría de la antielusión de China es una mera creación *ex post facto* destinada a defender las medidas ante el Grupo Especial. Las Comunidades Europeas sostienen que no hay en las medidas una sola referencia,

[781] Véanse también los párrafos 7.702 a 7.705, en la sección relativa a los juegos de piezas CKD y SKD.

[782] Respuesta de China a la pregunta 12 b) del Grupo Especial.

[783] Respuesta de China a la pregunta 57 del Grupo Especial, donde se hace referencia a su respuesta a la pregunta 12 c) del Grupo Especial. Como ejemplos de los casos en que hay una diferencia importante del tipo arancelario entre un artículo completo y partes de ese artículo, China se refiere a los ventiladores (8414.5110), con un tipo arancelario del 21,7 por ciento (en la fecha de adhesión) y a las partes para un ventilador completo (8414.9020), con un tipo arancelario del 21,0 por ciento, así como a los aparatos para acondicionamiento de aire (8415.1000), con un tipo arancelario del 21,0 por ciento (en la fecha de adhesión) y las partes para un aparato de acondicionamiento de aire (8415.9010), con un tipo arancelario del 11,7 por ciento.

[784] Respuesta de China a la pregunta 57 del Grupo Especial.

[785] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 120, donde se hace referencia a las respuestas de China a las preguntas 12 b) y 111 del Grupo Especial.

y mucho menos una justificación detallada, que pudiera al menos remotamente aludir a la RGI 2 a) o a su texto.[786]

7.466 Dada la falta de cualquier práctica pertinente para la interpretación de las partidas arancelarias de que se trata antes de la adopción de las medidas por China, el **Grupo Especial** no encuentra ningún ejemplo de práctica ulteriormente seguida, por lo que respecta a la práctica de la propia China, que pudiera establecer el acuerdo de los Miembros sobre la interpretación de las partidas arancelarias en cuestión, como propugna China. Desde su adhesión a la OMC, China siempre ha mantenido en su arancel de aduanas tipos arancelarios superiores para los vehículos automóviles que para las partes de automóviles.[787] Además, China nos ha comunicado que antes de la introducción, en 2004 y 2005, de las actuales medidas, no existían mecanismos o medidas comparables. Tampoco ha presentado China prueba alguna de que haya estado interpretando las partidas arancelarias de que se trata de la misma manera en virtud de las medidas que antes de su adopción. Refuerza también nuestra opinión el hecho de que ninguna otra partida arancelaria de la Lista de China que tiene líneas distintas para un producto completo y partes del producto completo esté sujeta al mismo tipo de interpretación arancelaria en cuestión.

La práctica de otros Miembros - *En general*

7.467 **China** sostiene que muchos Miembros de la OMC, incluidos los tres reclamantes en el presente procedimiento, han mantenido, tanto antes como después de la adhesión de China a la OMC, medidas que prohíben el aprovechamiento de operaciones de montaje en el país como medio de eludir el pago de derechos, ya se trate de derechos de aduana propiamente dichos o de derechos antidumping/compensatorios.[788] Según China, esas medidas demuestran la existencia de una práctica de los Miembros de interpretar que la denominación de un artículo completo incluye la importación y montaje de las partes componentes de ese artículo, cuando ello sea necesario para impedir la elusión del pago de derechos. Además, esa práctica ulteriormente seguida implica un nivel de acuerdo sobre la manera en que los Miembros de la OMC pueden interpretar la denominación de un artículo completo de manera que incluya las partes y componentes de ese artículo, así como sobre las medidas que los Miembros pueden adoptar para someter a disciplinas el uso de operaciones de montaje en el país como medio de eludir el pago de los derechos aplicables a artículos completos. Más concretamente, China alude a una decisión clasificatoria canadiense concerniente a determinadas importaciones de muebles, que a su juicio es directamente comparable a las medidas de China[789], a medidas antielusión adoptadas por otros Miembros en relación con derechos antidumping y compensatorios, y a medidas de otros Miembros concernientes a expediciones fraccionadas. China sostiene además que aparte de esos ejemplos, *no* le consta ninguna medida que haya adoptado otra parte en el Convenio del SA que sea directamente comparable con las medidas en litigio en la presente diferencia.[790]

7.468 Las **Comunidades Europeas** aducen que el hecho de que China no pueda presentar ninguna prueba de la existencia de medidas comparables en otros países significa necesariamente que no

[786] *Ibid.*, párrafo 121.
[787] Véase la respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial.
[788] Primera comunicación escrita de China, párrafos 111 y 146 a 148.
[789] Respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial.
[790] *Ibid.* Al mismo tiempo, China sostiene que al haber 124 partes contratantes del Convenio del SA, no puede realizar un examen completo de todas las leyes y reglamentos nacionales de esos países que son comparables con las medidas en litigio. El Grupo Especial, aunque reconoce que una parte puede tropezar con dificultades para encontrar y proporcionar pruebas específicamente pertinentes por lo que respecta a sus argumentos, recuerda que la parte que afirma una alegación, ya sea fáctica o jurídica, está obligada a demostrarla.

puede presentar ninguna prueba de una práctica aduanera internacional que pudiera respaldar su posición.[791] Sostienen que en las Comunidades Europeas la RGI 2 a) se aplica únicamente a mercancías presentadas en el mismo momento y lugar. Opinan, además, que China está mezclando información correcta e incorrecta sobre clasificación aduanera junto con su posición sobre la importancia de las reglas antidumping para las medidas en litigio, cuando las medidas antidumping no guardan relación alguna con la clasificación arancelaria.[792]

7.469 Los **Estados Unidos** sostienen que, al contrario que China, no han aplicado las normas relativas a la interpretación de la RGI 2 a) para clasificar partes y componentes importados en expediciones múltiples como partes y componentes que presentan las características esenciales del artículo completo.[793] En lugar de ello, la Aduana de los Estados Unidos ha constatado que las expediciones a granel a efectos de existencias no están abarcadas por la RGI 2 a), puesto que tales expediciones no tienen por finalidad la facilitación del embalaje, la manipulación o el transporte. Además, en los Estados Unidos no se considera elusión de los derechos exigibles cuando partes de una máquina, sujetas a un tipo del derecho más bajo que la máquina final, se importan por separado en expediciones distintas en los Estados Unidos (e ingresan a sus respectivos tipos del derecho más bajos) para su posterior montaje o fabricación en la máquina final.[794]

7.470 El **Canadá** sostiene que ha demostrado una clara práctica ulteriormente seguida en el sentido de que los Miembros de la OMC que son también miembros de la OMA entienden por "que éste presente" una clasificación basada en las características objetivas de un producto en una sola expedición.[795] El Canadá aduce que un solo acto de un Miembro de la OMC no puede constituir una práctica ulteriormente seguida, y que China no ha podido señalar "actos o pronunciamientos" de Miembros de la OMC en relación con la interpretación de las partidas arancelarias en cuestión.[796] El Canadá considera que las medidas antielusión en el contexto de los derechos antidumping y compensatorios carecen de importancia jurídica por lo que respecta a las medidas concernientes a los derechos de aduana propiamente dichos.

7.471 En resumen, para demostrar la existencia de una práctica ulteriormente seguida correspondiente a las medidas en litigio, China se apoya fundamentalmente en tres tipos de medidas adoptadas por otros Miembros: en primer lugar, una decisión en materia de clasificación arancelaria del Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá ("CBSA") relativa a la importación de muebles; en segundo lugar, las medidas antielusión impuestas por otros Miembros en relación con derechos antidumping y compensatorios; y, en tercer lugar, medidas que permiten tratar entidades desmontadas o sin montar todavía importadas en múltiples envíos como una sola entrada a efectos de clasificación arancelaria (el caso de los denominados "envíos fraccionados").[797] El **Grupo Especial** examinará sucesivamente esas medidas.

---

[791] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial.

[792] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 116 del Grupo Especial.

[793] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 116 del Grupo Especial.

[794] *Ibid.*

[795] Respuesta del Canadá a la pregunta 210 b) del Grupo Especial, donde se hace referencia a su respuesta a la pregunta 186 del Grupo Especial.

[796] Respuesta del Canadá a la pregunta 116 del Grupo Especial.

[797] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, China sostiene que aparte de la decisión en materia de clasificación arancelaria de muebles adoptada por el CBSA y las medidas adoptadas en relación con derechos antidumping/compensatorios, a China *no* le consta la existencia de ninguna otra medida adoptada por otra parte del Convenio del SA que sea directamente comparable a las medidas en litigio en la presente diferencia (respuesta de China a la pregunta 238 b) del Grupo Especial).

La práctica de otros Miembros - *La decisión en materia de clasificación de muebles adoptada por el Canadá*

7.472 La decisión en materia de clasificación de muebles adoptada por el CBSA a que China se remite concierne a la política del Canadá relativa a la clasificación arancelaria de los muebles que se importan desmontados[798]: cuando el importador/minorista compraba muebles completos en el extranjero y los desmontaba en partes para importarlos por separado en el Canadá a lo largo de un cierto tiempo, el CBSA concluyó lo siguiente:

> "A fin de determinar si los artículos deben clasificarse como muebles desmontados [en el sentido de la RGI 2 a)] deberá considerarse la realidad comercial de la transacción entre el importador y el exportador (es decir, *lo que realmente ha comprado* el importador -muebles completos o partes no relacionadas-)."[799] (sin cursivas en el original)

7.473 El CBSA estimó que si bien determinadas operaciones y prácticas comerciales pueden requerir que los artículos se encarguen como unidades completas, pero se envíen por separado a lo largo de un tiempo por diversas razones, esas prácticas de envío no cambian el hecho de que las mercancías se encargaron como unidades completas y no como partes.

7.474 **China** alega que la clasificación arancelaria de los muebles por el CBSA arriba descrita es indistinguible de la interpretación que China propugna de su propia Lista de concesiones[800]: 1) ambas medidas aplican la RGI 2 a) para concluir que la importación y el montaje de partes pueden, en determinadas circunstancias, clasificarse como la importación del artículo completo; 2) ambas medidas impiden la elusión del tipo del derecho más elevado aplicable al artículo completo, ya que en ambos casos un arancel de aduanas impone al artículo completo un tipo del derecho más elevado que el aplicable a las partes de ese artículo; 3) la finalidad y el efecto de ambas medidas es determinar la "realidad comercial" de las importaciones subyacentes; y 4) ambas medidas tienen por resultado que las partidas separadas para las "partes" del artículo abarquen la importación de i) las piezas de repuesto y ii) las partes que se combinan con partes nacionales para producir un artículo que no se clasificaría como un artículo importado completo en aplicación de la RGI 2 a).

7.475 El **Canadá** sostiene que la decisión del CBSA sobre los muebles debe distinguirse de las medidas objeto de la presente diferencia a la luz, entre otras cosas, de las siguientes consideraciones[801]: 1) la decisión del CBSA sólo abarca los muebles completos fabricados en el extranjero pero desmontados para su importación y montados de nuevo en el Canadá (no se aplica a los muebles fabricados en el Canadá); y 2) con objeto de determinar lo que el importador estaba realmente importando, los funcionarios de aduanas canadienses examinaron las órdenes de compra y la documentación de importación para cerciorarse de que las mercancías importadas estaban comprendidas en la misma orden de compra, sin que existiera presunción de infracción.

7.476 El **Grupo Especial** observa que, como aduce China, la decisión del CBSA concierne a la aplicación de la RGI 2 a) a productos (partes de un producto completo) importados en múltiples expediciones. Además, en ambos casos, los tipos arancelarios para los productos completos son superiores a los aplicables a las partes de los productos completos. No obstante, también observamos

---

[798] Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá, "*Tariff Classification of Furniture Imported in Disassembled Condition*," Memorándum D.10-14-38, 23 de marzo de 2006 (China - Prueba documental 22).

[799] Canadá - Prueba documental 22, párrafo 6.

[800] Primera comunicación escrita de China, párrafo 119.

[801] Respuesta del Canadá a las preguntas 124 b) y c) del Grupo Especial.

ciertas diferencias entre la decisión del CBSA y las medidas en litigio por lo que respecta a la aplicación de la RGI 2 a) a las partes importadas en múltiples expediciones.

7.477 En primer lugar, consideramos que en la decisión del CBSA la RGI 2 a) se aplica de manera más restringida que en las medidas. Como sostiene el Canadá, la decisión del CBSA se aplica únicamente a muebles completos que han sido completamente fabricados en el extranjero, desmontados a efectos de importación y después montados de nuevo en el Canadá. En el párrafo pertinente, la decisión del CBSA indica que los artículos importados concretamente ya sea como "piezas de repuesto" o "para ser incorporados con componentes nacionales en la fabricación de muebles nacionales"[802] se clasificarán por derecho propio en las partidas del SA adecuadas. Por consiguiente, la decisión no aplica la RGI 2 a) a los muebles fabricados en el Canadá. Sin embargo, en contraste, las medidas en litigio no restringen la aplicación de la RGI 2 a) a los vehículos automóviles fabricados y desmontados en el extranjero para ser montados de nuevo en China. Antes bien, las medidas abarcan diversas situaciones, incluida la importación de partes de automóviles para su incorporación en la fabricación de vehículos automóviles nacionales.

7.478 En ese sentido, lo que en la decisión del CBSA se describe como "la realidad comercial", que los funcionarios de aduanas canadienses consideraron más pertinente al aplicar los principios de la RGI 2 a), también puede distinguirse del tipo de consideraciones a que dan lugar las medidas en litigio. China aduce que si bien la decisión no entra en detalles por lo que respecta a esa realidad comercial, su finalidad parece ser discernir si la *intención* de los importadores era importar muebles enteros desmontados o importar partes de muebles no relacionadas entre sí. Basándose en esa interpretación, China aduce que lo mismo ocurre con las medidas en litigio. Con arreglo a ellas, la realidad comercial de la transacción de importación subyacente es determinada por la intención del importador de montar un vehículo automóvil con partes de automóviles importadas que superan determinados umbrales establecidos en las medidas.[803] Según China, la única diferencia es que, en comparación con la determinación del CBSA, que no entra en detalles sobre el criterio para determinar la realidad comercial, las medidas en litigio definen con exactitud los umbrales en virtud de los cuales China clasificará múltiples entradas de importaciones como algo equivalente al artículo completo, lo que hace que las medidas sean más transparentes y previsibles.[804]

7.479 Sin embargo, no estamos de acuerdo con la manera en que China entiende la "realidad comercial" que el CBSA tuvo en cuenta en el asunto de los muebles. La decisión del CBSA indica que la realidad comercial significa la transacción real entre el exportador y el comprador ("lo que realmente se ha comprado"). No hay en la decisión referencia alguna a la intención del importador. En la medida en que la decisión del CBSA no determina la realidad comercial de la transacción de importación subyacente basándose en la intención del importador de montar muebles completos con partes de muebles importadas, no creemos que las dos medidas sean comparables, como aduce China.

---

[802] Por lo que respecta a los "artículos importados para ser incorporados con componentes nacionales en la fabricación de muebles nacionales" (párrafo 6 de la decisión), que la decisión indica se clasificarán como "partes", el Canadá sostiene que no hay un umbral de contenido nacional (respuesta del Canadá a la pregunta 124 c) del Grupo Especial).

[803] No obstante, también recordamos la afirmación de China de que "las autoridades aduaneras interpretan y hacen cumplir sus aranceles de aduanas de conformidad con las reglas del SA, y no con la intención del importador de evadir los tipos del derecho aplicables" (respuesta de China a la pregunta 13 del Grupo Especial).

El Grupo Especial encuentra difícil conciliar esa declaración con la analogía trazada más arriba por China entre las medidas en litigio y la decisión del CBSA basada en la intención del exportador. Tampoco entiende por qué un tipo de intención debería tenerse en cuenta al interpretar una disposición arancelaria, mientras que otro tipo de intención carece de importancia.

[804] Respuesta de China a la pregunta 124 a) del Grupo Especial.

7.480 Además, las medidas en litigio en esta diferencia están destinadas a impedir el aprovechamiento de operaciones de montaje nacional como medio de eludir los derechos aplicables a artículos completos.[805] No encontramos esa finalidad en la decisión del CBSA. Antes bien, en la decisión se aclara que el CBSA clasificará los artículos que se importan para ser incorporados con componentes nacionales en la fabricación de muebles nacionales, por derecho propio, en las partidas del SA adecuadas.[806]

7.481 Por tanto, y con independencia de si el principio de la RGI 2 a) ha sido aplicado correctamente en la decisión del CBSA, lo cual trasciende el ámbito de esta diferencia, no constatamos que la decisión del CBSA sea exactamente comparable con las medidas en litigio por lo que respecta a la aplicación de dicha Regla. En cualquier caso, aunque la medida del Canadá fuera directamente comparable con la medida en litigio, no constituiría por sí sola una "práctica ulteriormente seguida", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, que sólo puede establecerse a la luz de una pauta común, concordante y coherente de actuaciones de Miembros de la OMC.

La práctica de otros Miembros - *Antielusión de los derechos antidumping y compensatorios*

Derechos antidumping y derechos de aduana propiamente dichos

7.482 **China** también aduce que las prácticas de los Miembros para impedir la elusión del pago de derechos antidumping o compensatorios son aplicables a las medidas destinadas a impedir la elusión del pago de derechos de aduana propiamente dichos.[807] A juicio de China, en el contexto de las órdenes antidumping y sobre derechos compensatorios, un Miembro está autorizado a aplicar una medida antidumping o compensatoria a las importaciones de partes y componentes de un producto completo cuando ello sea necesario para impedir la elusión de los derechos antidumping o compensatorios aplicables a ese producto completo. Por consiguiente, como cuestión de interpretación de un tratado, la resolución de esta cuestión interpretativa debe ser la misma con respecto tanto a los derechos antidumping/compensatorios como a los derechos de aduana propiamente dichos.

7.483 Más concretamente, a juicio de China, tanto los derechos de aduana como los derechos antidumping son "derechos" regulados por el artículo II del GATT de 1994, y requieren que las autoridades nacionales determinen si las mercancías importadas se han clasificado adecuadamente. China aduce que tampoco hay normas sobre la antielusión en el contexto de los derechos antidumping, y que "sea cual fuere el fundamento jurídico de la imposición de los derechos, los derechos son derechos una vez válidamente establecidos", y todos ellos pueden ser eludidos.[808] China sostiene que la existencia de partidas arancelarias separadas para las partes y componentes de un artículo no determina la manera en que un Miembro puede interpretar y hacer cumplir una partida arancelaria para el artículo completo. Por consiguiente, considera que las autoridades nacionales deben estar facultadas para trazar una línea divisoria entre la importación del artículo completo y la importación de partes de ese artículo basándose en un "criterio razonable y práctico", como el aplicado por otros Miembros en el contexto de los derechos antidumping.[809] China no cree que la

[805] Primera comunicación escrita de China, párrafo 153.

[806] China - Prueba documental 22, párrafo 7. Respuesta del Canadá a la pregunta 210 b) del Grupo Especial, donde se hace referencia a su respuesta a la pregunta 186 del Grupo Especial.

[807] Primera comunicación escrita de China, párrafos 120 y 138 a 145.

[808] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 70.

[809] China se refiere al asunto *LNPPs from Germany and Japan* sustanciado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos (véanse los párrafos 7.501 a 7.507 *infra*). Se refiere asimismo a un argumento de los Estados Unidos, *CEE - Piezas y componentes*, que a juicio de China establece una analogía entre la

finalidad de los derechos antidumping es más importante que la finalidad reconocida de los derechos de aduana propiamente dichos[810], cuando ambos tipos del derecho pueden socavarse con la misma eficacia. Es más, la naturaleza extraordinaria de los derechos antidumping debería hacer más difícil que los Miembros ampliaran el ámbito de esas medidas de manera que incluyan las partes y componentes de un producto.[811]

7.484 Las **Comunidades Europeas** sostienen que no se puede recurrir a las reglas en materia de elusión de derechos antidumping para establecer una práctica ulteriormente seguida pertinente a la interpretación de las obligaciones de China con arreglo al artículo II del GATT y su Lista de concesiones, ya que con ello se pasaría totalmente por alto que los derechos antidumping y los derechos de aduana se ajustan a una lógica completamente diferente y están enraizados en dos conjuntos distintos de obligaciones emanadas de la OMC.[812]

7.485 Las Comunidades Europeas aducen que los derechos antidumping no son derechos de aduana en el sentido del artículo II del GATT de 1994, sino más bien una excepción a lo dispuesto en el artículo II del GATT de 1994 y al principio NMF. Además, sólo pueden imponerse derechos antidumping tras una investigación que establezca que las importaciones objeto de dumping están causando un daño a la rama de producción nacional.[813] Las CE aducen asimismo que los derechos antidumping están sujetos a obligaciones detalladas que se definen en el artículo VI del GATT y el Acuerdo Antidumping, y tienen por objeto restablecer las condiciones de comercio leal entre las importaciones objeto de dumping y los productos nacionales similares, así como proteger a la rama de producción nacional de los daños causados por el dumping.[814]

7.486 Los **Estados Unidos** sostienen que la analogía de China a las prácticas antidumping de los Miembros no es pertinente en ausencia de un procedimiento que haya iniciado China de conformidad con las reglas del artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo Antidumping, ya que las reglas que rigen las medidas antidumping son distintas de las del artículo II del GATT de 1994, y en consecuencia no son pertinentes para las medidas de China.[815]

7.487 Los Estados Unidos aducen que en el caso de los derechos antidumping el Miembro investigador no está obligado a imponerlos sobre la base de líneas arancelarias, por lo que en el contexto antidumping, en contraste con el de los derechos de aduana regulados por el artículo II, las líneas arancelarias y la manera en que las concesiones arancelarias se fijan en la Lista de un Miembro son irrelevantes.[816] Los Estados Unidos sostienen que las medidas antidumping sólo están permitidas

---

elusión de los derechos antidumping/compensatorios y la elusión de los derechos de aduana propiamente dichos (Primera comunicación escrita de China, párrafo 143, donde se cita el párrafo 4.37 del informe del Grupo Especial).

[810] Según China los derechos de aduana propiamente dichos tienen por finalidad regular el acceso al mercado de las importaciones y generar ingresos aduaneros.

[811] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 72 a 78.

[812] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial.

[813] *Ibid.*

[814] *Ibid.*

[815] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial.

[816] China conviene en que los derechos antidumping se definen por referencia al ámbito de la investigación, no por referencia al arancel, pero esto es una distinción sin diferencia. Las medidas antidumping y las disposiciones arancelarias atañen ambas a productos específicos. Los Estados Unidos no han explicado por qué la resolución de la cuestión de si una referencia a un producto incluye una referencia a las partes y componentes si se montan para formar el producto completo tiene que ser distinta simplemente porque el producto al que se aplica el derecho se describe en el ámbito de una medida antidumping y no en el de una línea arancelaria (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 79).

en determinadas circunstancias, a saber, cuando el Miembro investigador ha constatado la existencia de dumping, daño y nexo causal.[817] Aducen además que cuando se imponen derechos antidumping en el contexto de la elusión, esos derechos no se aplican en la forma en que China trata de aplicar las cargas establecidas por las medidas en litigio: el Miembro investigador no impone a los productos regulados por una resolución sobre elusión los mismos derechos antidumping que a los productos que desde el principio estaban claramente comprendidos en el alcance de la orden antidumping.[818] No se impone una cuantía de derechos uniforme a ninguno de los productos objeto de la orden antidumping, al menos no en el sistema estadounidense. Antes bien, los derechos antidumping se liquidan en función de la cuantía del dumping constatado en el caso de transacciones concretas de productos concretos.

7.488 El **Canadá** también opina que hay un régimen distinto que rige la aplicación de los derechos antidumping de conformidad con el Acuerdo Antidumping, y que los derechos antidumping son medidas que no pueden considerarse "derechos de aduana propiamente dichos" o "demás derechos o cargas" en el sentido del artículo II del GATT de 1994.[819] Sostiene que los derechos antidumping son fundamentalmente distintos de los derechos de aduana propiamente dichos en cuanto que los derechos antidumping se aplican transitoriamente para hacer frente a los casos en que las importaciones procedentes de otro Miembro entran en dumping en el mercado interior de un Miembro y están causando daños a los productores nacionales de esos productos similares.[820] En contraste, los derechos de aduana propiamente dichos no corrigen una "conducta improcedente" ("daño"), ni están relacionados con la actividad en el mercado interior. La ausencia de "conducta improcedente" y la necesidad de "subsanar" esos actos es la razón por la que el concepto de medidas antielusión no se aplica a derechos de aduana válidos y legítimos, y sólo se menciona en términos de derechos antidumping, que por su naturaleza están concebidos para contrarrestar actos cuya ilegalidad ya ha sido constatada por la legislación interna de un Miembro.

7.489 En apoyo de su argumento de que el fundamento de las medidas antielusión relacionadas con derechos antidumping o compensatorios también es aplicable a la interpretación de las partidas arancelarias pertinentes propugnadas por China, ésta comienza afirmando que no hay diferencia entre los derechos antidumping y los derechos de aduana propiamente dichos, porque ambos son "derechos" con independencia de su respectivo fundamento jurídico, y porque ambos pueden ser eludidos. En primer lugar, el **Grupo Especial** observa que los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping están regulados por dos series distintas de normas en el marco del Acuerdo sobre la OMC, a saber, el artículo II y el artículo VI del GATT de 1994 y el Acuerdo Antidumping. El Acuerdo Antidumping, en particular, establece normas detalladas sobre la aplicación de derechos antidumping, incluidas condiciones previas específicas como la constatación de la existencia de dumping, efectos perjudiciales para la rama de producción nacional pertinente y nexo causal entre esos dos factores. Esas normas no están en modo alguno relacionadas con la interpretación de la Lista de concesiones de un Miembro.

7.490 Además, la referencia a los derechos antidumping en el párrafo 2 del artículo II del GATT de 1994 no significa que los derechos antidumping sean también derechos de aduana propiamente dichos en el sentido del artículo II del GATT de 1994. Como han destacado los reclamantes, los tipos de cargas enumerados en el párrafo 2 del artículo II son excepciones a las disciplinas del artículo II, en virtud de las cuales no puede imponerse a la importación de mercancías procedentes de otros

[817] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 67 y 140 del Grupo Especial.
[818] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial.
[819] Respuesta del Canadá a la pregunta 140 del Grupo Especial.
[820] *Ibid.*

Miembros otra cosa que los derechos de aduana propiamente dichos fijados en la Lista de un Miembro.[821]

7.491 Además, la finalidad de los derechos de aduana propiamente dichos, en contraste con la de los derechos antidumping, también es, a nuestro juicio, un factor que diferencia los derechos de aduana de los otros derechos: los derechos de aduana propiamente dichos tienen por objeto regular el acceso al mercado de las importaciones y generar ingresos, como sostiene China, mientras que los derechos antidumping se permiten, siempre que sean necesarios y si se demuestra la existencia de las condiciones previas establecidas en el Acuerdo Antidumping, para hacer frente a los efectos perjudiciales causados por importaciones objeto de dumping que entran ilegalmente en el mercado interior del país importador. Además, los derechos de aduana propiamente dichos se imponen a los productos importados en el marco de las partidas arancelarias pertinentes de un arancel de aduanas, con independencia de toda noción de actividad ilegal relacionada con la importación.

7.492 A la luz de lo anteriormente expuesto, no creemos que China haya demostrado que no hay diferencia entre los derechos de aduana propiamente dichos y los derechos antidumping.

Medidas antielusión con respecto a los derechos antidumping

7.493 Los **reclamantes** sostienen además que no debe considerarse que el concepto de antielusión en el contexto de los derechos antidumping y compensatorios forma parte de la "práctica ulteriormente seguida" por lo que respecta a la medida en litigio, porque, en contraste con el caso de los derechos de aduana propiamente dichos, los Miembros han reconocido la elusión en el contexto de los derechos antidumping, como en la *Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión*[822] y el artículo VI del GATT y el Acuerdo Antidumping[823], y porque las medidas antielusión relacionadas con los derechos antidumping no modifican la clasificación aduanera.

7.494 Más concretamente, las **Comunidades Europeas** sostienen que la legitimidad de las reglas sobre antielusión en materia de medidas antidumping dimana del artículo VI del GATT, del Acuerdo Antidumping y de la Declaración Ministerial sobre esta cuestión, por lo que esas reglas aplican y guardan relación con una serie diferente de derechos y obligaciones, y no son pertinentes para la interpretación de los derechos y obligaciones de los Miembros de la OMC con arreglo al artículo II

---

[821] En *Chile - Sistema de bandas de precios* el Órgano de Apelación afirmó lo siguiente:

> "observamos que el párrafo 2 del artículo II del GATT de 1994 ofrece ejemplos de medidas que *no* pueden considerarse como 'derechos de aduana propiamente dichos' ni como 'demás derechos o cargas'. Entre ellas se incluyen cargas equivalentes a impuestos interiores, derechos antidumping y compensatorios, y derechos u otras cargas proporcionales al costo de los servicios prestados. Estas medidas pueden basarse también en el valor y/o el volumen de las importaciones, y aun así el párrafo 2 del artículo II las distingue de los 'derechos de aduana propiamente dichos' al establecer que 'ninguna disposición de este artículo impedirá a una parte contratante [Miembro] imponer' dichas medidas 'en cualquier momento sobre la importación de cualquier producto'" (informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 276).

Además, varias publicaciones, como Jackson, John, *World Trade and the Law of GATT (1969)*, página 210, y Bhala, Raj, *International Trade Law: Theory and Practice* (2001, segunda edición), página 299, confirman esa interpretación del párrafo 2 del artículo II del GATT de 1994.

[822] Además, el Canadá se remite también al informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*. Véase la respuesta del Canadá a la pregunta 13 a) del Grupo Especial.

[823] Las Comunidades Europeas son el único reclamante que formula ese argumento.

del GATT.[824] Aducen también que los derechos antielusión nunca se aplican a productos que salgan de la fábrica de montaje en las Comunidades Europeas.[825] Antes bien, se lleva a cabo una investigación, y si se constata que las importaciones de partes constituyen elusión, el derecho antidumping se hace extensivo a las partes. Además, las medidas antielusión de las Comunidades Europeas no cambian ni la clasificación aduanera ni el derecho de aduana aplicable al producto de que se trate.[826]

7.495 Los **Estados Unidos** aducen que si bien el Acuerdo sobre la OMC no define la elusión, los Miembros han reconocido tradicionalmente dos pautas de comercio que han considerado que constituyen elusión, y que en ambos casos se plantean en el contexto de las medidas antidumping y las medidas compensatorias, a saber, pautas comerciales que suponen i) alteraciones marginales del propio producto y ii) alteraciones marginales de la estructura de expedición y montaje, respectivamente.[827] Los Estados Unidos sostienen que la mayoría de los Miembros reconoce que se produce elusión cuando dichas modificaciones marginales por lo que respecta a productos sujetos de otra forma a una medida antidumping o compensatoria se efectúan de tal manera que socavan la finalidad y la eficacia de las medidas comerciales previstas en el Acuerdo sobre la OMC. Además, según los Estados Unidos, el concepto de elusión también se reconoció en el contexto de las medidas antidumping en una Decisión Ministerial, a saber, la *Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión*, adoptada por los Miembros en Marrakech y que forma parte integrante del *Acta Final en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales*. En la Decisión se reconoció el problema de la elusión en el contexto de las medidas comerciales correctivas y se reconoció la conveniencia de que pudieran aplicarse "normas uniformes en esta esfera lo más pronto posible" para prevenir la evasión de medidas antidumping y compensatorias mediante la elusión.[828] Los Estados Unidos aducen que, en contraste, no tienen noticia de que exista algún concepto de elusión generalmente aceptado en el marco del artículo II del GATT de 1994.

7.496 El **Canadá** aduce que en contraste con las medidas antielusión de los derechos antidumping, una noción reconocida por el Canadá y muchos otros Miembros de la OMC, no cabe aplicar un concepto paralelo en relación con las concesiones arancelarias, y no existe un fundamento generalmente reconocido en la OMC para la aplicación de medidas interiores "antielusión" relacionadas con los aranceles.[829]

7.497 **China** considera que la Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión no se aplica, a tenor de sus propios términos, a los derechos compensatorios, pero que pese a ello los Miembros han adoptado medidas para impedir la elusión de derechos compensatorios. Además, la Decisión no

---

[824] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial.

[825] *Ibid.*

[826] Las Comunidades Europeas explican que si se aplican al ejemplo de las medidas antidumping contra bicicletas procedentes de China y a las medidas antielusión contra importaciones de partes principales de bicicletas, ello significaría que las importaciones de partes estarían sujetas a un derecho antidumping para bicicletas, pero el derecho de aduana seguirá siendo el aplicable a las partes de bicicletas. Así se declara expresamente en el párrafo 5 del artículo 13 del Reglamento Nº 384/96 (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial).

[827] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial.

[828] Los Estados Unidos sostienen que "la Decisión confirma que el problema de la elusión fue uno de los temas tratados en las negociaciones que precedieron al *Acuerdo Antidumping* y remite la cuestión, para su resolución, al Comité de Prácticas Antidumping. Para cumplir este mandato, el Comité de Prácticas Antidumping estableció el Grupo Informal sobre las Medidas contra la Elusión para que examinara y resolviera las normas que deberían aplicarse con carácter uniforme para hacer frente al problema de la elusión" (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial).

[829] Respuesta del Canadá a la pregunta 140 del Grupo Especial.

establece reglas, sino que simplemente destaca la existencia de esa cuestión en el contexto antidumping y remite la cuestión al Comité de Prácticas Antidumping. No hay en la Decisión nada que implique que no existe el mismo problema en el contexto de los derechos compensatorios o los derechos de aduana propiamente dichos. La evasión del pago de derechos es la misma para todos los diversos tipos del derecho.[830] Además, de hecho no hay en el artículo VI del GATT ni en el acuerdo Antidumping "reglas" que legitimen esa práctica.[831]

7.498 El **Grupo Especial** observa que, como alegan los reclamantes, la noción de medidas antielusión aplicadas en relación con los derechos antidumping se reconoce en la Decisión Ministerial sobre las medidas contra la elusión. La Decisión estipula lo siguiente:

"Decisión sobre las medidas contra la elusión

Los Ministros,

Tomando nota de que, aun cuando el problema de la elusión de los derechos antidumping ha sido uno de los temas tratados en las negociaciones que han precedido al Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994, los negociadores no han podido llegar a un acuerdo sobre un texto concreto,

Conscientes de la conveniencia de que puedan aplicarse normas uniformes en esta esfera lo más pronto posible,

Deciden remitir la cuestión, para su resolución, al Comité de Prácticas Antidumping establecido en virtud de dicho Acuerdo."

7.499 Como demuestra el texto de la Decisión, los Miembros de la OMC remitieron las cuestiones relacionadas con la elusión de los derechos antidumping al Comité de Prácticas Antidumping durante las negociaciones de la Ronda Uruguay. Desde entonces los Miembros han seguido debatiendo las cuestiones pertinentes de conformidad con el mandato enunciado en la Decisión y como parte de las negociaciones de Doha. En contraste, no disponemos de ninguna prueba o documento que demuestre que algún reconocimiento o debate comparables hayan tenido lugar alguna vez en el contexto de los derechos de aduana propiamente dichos o la interpretación de las Listas de concesiones de los Miembros en el marco del artículo II del GATT de 1994. A falta de toda indicación específica o fundamento jurídico que demuestren que los debates de los Miembros sobre la noción de la elusión en relación con los derechos antidumping pueden estar también relacionados con los derechos de aduana propiamente dichos, no constatamos que las circunstancias que rodean la noción de antielusión de las medidas antidumping puedan hacerse extensivas a la interpretación de las Listas de concesiones de los Miembros.

7.500 China aduce a ese respecto que como "nada" en la Decisión implica que no existe el mismo problema en el contexto de los derechos de aduana propiamente dichos, cabe presumir que también existe en dicho contexto. El argumento de China no nos convence. En la Decisión se indica expresamente que los Miembros de la OMC no pudieron llegar a un acuerdo sobre un texto concreto

[830] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 80 a 85. China hace también referencia a la "contestación sin respuesta" de los Estados Unidos a la pregunta 94 del Grupo Especial. También destaca diferencias de opiniones entre los reclamantes. En particular, China cita la declaración de las Comunidades Europeas de que en la Decisión "se reconoce que no se han definido reglas uniformes sobre medidas contra la elusión de medidas antidumping".

[831] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 71.

relacionado con el problema de la elusión de los derechos antidumping, que formó parte de las negociaciones que precedieron al Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994, que es un acuerdo sobre derechos antidumping. También se expresa la opinión de los negociadores de la "conveniencia de que puedan aplicarse normas uniformes *en esta esfera*" (en la esfera de las medidas antidumping) (sin cursivas en el original). No vemos en el texto de la Decisión, que está concretamente destinada a expresar el reconocimiento por los negociadores del problema de la elusión con respecto a los derechos antidumping, nada que justifique hacer extensiva la misma consideración a los derechos de aduana propiamente dichos.

Medidas antielusión: el caso de las bicicletas de la CE y el caso de las prensas rotativas de los Estados Unidos

7.501 **China** se refiere a las medidas adoptadas por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos para impedir la elusión del pago de derechos antidumping mediante la importación y montaje en el país de partes para respaldar su argumento de que las medidas antielusión relacionadas con medidas antidumping constituyen práctica ulteriormente seguida por lo que respecta a las medidas de China objeto del presente caso.[832] Más concretamente, China presenta dos ejemplos específicos de medidas antielusión que las Comunidades Europeas y los Estados Unidos han adoptado en relación con derechos antidumping impuestos inicialmente a las importaciones de bicicletas y prensas rotativas.[833] En lo fundamental, China sostiene que las Comunidades Europeas y los Estados Unidos han impuesto las mismas medidas antielusión que las medidas en litigio, en el sentido de que ambos tipos de medidas aplican los mismos criterios, como un criterio del valor (consideración del valor de las partes importadas utilizadas en el montaje de un producto completo), distinguen la importación de partes individuales *per se* (es decir, piezas de repuesto) de la importación de partes destinadas al montaje de lo que en sus características esenciales es un producto completo, y adoptan procedimientos aduaneros para facilitar el rastreo de las partes y componentes importados -condiciones impuestas en el momento de la importación-. China sostiene que la finalidad, la estructura y la aplicación de las medidas antielusión en ambos casos son indistinguibles de las medidas de China.

7.502 Las **Comunidades Europeas** sostienen que la finalidad de las normas establecidas en el apartado 2) del artículo 13 del Reglamento citado es actuar contra expediciones de partes que se montan en la Comunidad o en un tercer país si dichas expediciones sustituyen a la expedición de productos de los que se hubiera constatado anteriormente que eran objeto de dumping y se habían expedido ya montados.[834] Según las Comunidades Europeas, todas esas acciones están vinculadas y deben ocurrir en el contexto de una medida antidumping contra el producto montado con la intención de burlar el efecto corrector de esos derechos. Las Comunidades Europeas sostienen que, en contraste, las medidas de China no actúan contra las importaciones de partes que han sido importadas previamente en forma de automóviles montados, sino contra partes en sí mismas con la intención de aumentar el contenido nacional y desarrollar una rama de producción nacional de partes de automóviles y vehículos completos. Las Comunidades Europeas destacan que su Reglamento se aplica contra los importadores que hayan eludido deliberadamente el derecho antidumping, y que esto

[832] Primera comunicación escrita de China, párrafos 120 a 136. Concretamente, China se remite al Reglamento (CE) Nº 384/96 del Consejo (enmendado por el Reglamento 461/2004) y a 19 U.S.C. 1677j(a)(1) (China - Prueba documental 26).

[833] Medida antielusión impuesta a las *Importaciones de bicicletas procedentes de China* con arreglo al Reglamento (CE) Nº 71/97 del Consejo (10 de enero de 1997) (China - Prueba documental 24), y medida antielusión impuesta a las importaciones de *Grandes prensas rotativas y sus componentes, tanto montadas como desmontadas, procedentes de Alemania y el Japón* por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos (China - Prueba documental 25).

[834] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial.

se constató tras una investigación.[835] En segundo lugar, los derechos antielusión nunca se aplican a productos que salen de la fábrica de montaje en las Comunidades Europeas.[836]

7.503 Por lo que respecta a la determinación definitiva de los Estados Unidos sobre "grandes prensas rotativas y sus componentes"[837], los **Estados Unidos** aducen que, a diferencia de los automóviles, que se importan habitualmente totalmente montados, no resulta viable importar grandes prensas rotativas totalmente montadas. Sostienen además que el "criterio del valor" era parte de un proceso del Departamento de Comercio para que los importadores pudieran demostrar que su mercancía no estaba sujeta a la orden antidumping.

7.504 Tal como lo entiende el **Grupo Especial**, el argumento de China arriba expuesto es que como los mecanismos[838] de las medidas en litigio y las medidas antielusión impuestas por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos son similares, estas medidas antielusión no pueden distinguirse de las medidas de China, y en consecuencia establecen la existencia de una práctica ulteriormente seguida por lo que respecta a estas últimas medidas. Al evaluar el argumento de China recordamos en primer lugar nuestra constatación *supra* de que el reconocimiento del problema relacionado con la elusión de los derechos antidumping[839] y el fundamento subyacente en los derechos antidumping[840] no puede en principio hacerse extensivo al contexto de los derechos de aduana propiamente dichos: A diferencia de las medidas antidumping, la noción de elusión en el contexto de los derechos de aduana propiamente dichos o cualesquiera problemas relacionados con ella, no existe; en el marco del Acuerdo sobre la OMC, los derechos de aduana propiamente dichos están regulados por un conjunto de disciplinas totalmente distinto del aplicable a los derechos antidumping, y los derechos de aduana propiamente dichos se imponen a las mercancías de conformidad con las partidas arancelarias pertinentes de un arancel de aduanas, sin referencia alguna a actividades ilícitas asociadas a las importaciones. Habida cuenta de ello, no creemos que una mera similitud de los mecanismos operativos de las medidas antielusión adoptadas con respecto a los derechos antidumping, como indica China, y las medidas adoptadas por China en el contexto de los derechos de aduana propiamente dichos haría que estas medidas fueran comparables a los dos ejemplos de medidas antielusión adoptadas por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en el contexto de las medidas antidumping.

7.505 Observamos, además, que las Comunidades Europeas destacan que, a diferencia de las medidas en litigio, su medida antielusión relativa a las importaciones de partes de bicicletas procedentes de China tiene por objeto actuar contra las importaciones de partes que han sido importadas anteriormente e introducidas en dumping en el mercado de las CE en forma de bicicletas montadas de manera que causa daños al mercado de bicicletas de las CE.[841] En ese sentido, la finalidad de las medidas antielusión asociadas a medidas antidumping no puede ponerse en relación con la carga impuesta en virtud de las medidas de China. Con arreglo a esas medidas, la condición que activa la imposición de la carga es la intención de los importadores de montar vehículos

---

[835] *Ibid.*

[836] Antes bien, se realiza una investigación, y si se constata que las importaciones de partes constituyen elusión, el derecho antidumping se extiende a las partes. Véase la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial.

[837] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 126 del Grupo Especial.

[838] Véase el párrafo 7.501, donde se hace referencia a los factores operativos en el marco de esas dos medidas antielusión que China aduce son comparables a los relacionados con las medidas de China.

[839] Véanse los párrafos 7.497 a 7.499.

[840] Véanse los párrafos 7.489 a 7.492.

[841] Véase el párrafo 7.502. Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 132 del Grupo Especial.

automóviles utilizando partes importadas que superan los umbrales establecidos en las medidas[842], sin que sea necesario demostrar que concurren las condiciones previas aplicables a la imposición de medidas antidumping con respecto a los derechos antidumping originales, por ejemplo una prueba de que las partes de que trate han sido anteriormente importadas en forma de productos montados y de que se ha constatado que han sido objeto de dumping. De hacer algo, lo que hace el propio arancel de aduanas de China es establecer dos tipos arancelarios distintos para los vehículos automóviles y para sus partes, lo que es un resultado directo de las negociaciones entre China y los Miembros de la OMC.

7.506 Por último, en la medida en que ha sostenido que la noción de "elusión" a los efectos del presente caso es una cuestión de clasificación arancelaria adecuada, China no ha explicado en qué modo las medidas antielusión relativas a medidas antidumping, que no guardan relación alguna con la clasificación arancelaria, son indistinguibles de las medidas adoptadas en el contexto de los derechos de aduana propiamente dichos supuestamente para que la clasificación sea la adecuada.[843]

7.507 Globalmente, y habida cuenta de las discernibles diferencias jurídicas y fácticas entre los derechos antidumping y los derechos de aduana propiamente dichos, el **Grupo Especial** constata que no puede considerarse que las medidas antielusión impuestas en relación con derechos antidumping o compensatorios constituyen práctica ulteriormente seguida a efectos de la interpretación de las partidas arancelarias, como sugiere China.

La práctica de otros Miembros - "expediciones fraccionadas"

7.508 Por último, China hace también referencia a determinadas reglamentaciones de otros Miembros que permiten que entradas múltiples de mercancías desmontadas o sin montar todavía se traten como una sola entrada a efectos de su clasificación arancelaria (el caso de las denominadas "expediciones fraccionadas").[844] Recordamos nuestra constatación, expuesta en los párrafos 7.434 a 7.436 *supra*, de que las reglamentaciones que regulan las expediciones fraccionadas no contemplan los casos de múltiples expediciones objeto de las medidas. Por consiguiente, no creemos que las

[842] Véase la respuesta de China a la pregunta 108 d) del Grupo Especial. China afirma, entre otras cosas, que la carga impuesta en virtud de las medidas está relacionada con la condición que nace en el momento de la importación; si el fabricante de automóviles *cumple su intención declarada de importar y montar* partes y componentes que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, estará obligado a pagar el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles.

[843] Tomamos nos asimismo del argumento de China de que los reclamantes no han logrado establecer por qué las prácticas de los Miembros de la OMC por lo que respecta a los derechos antidumping no son pertinentes para la interpretación de la Lista de concesiones de China y para una consideración de los tipos de medidas que China puede adoptar para impedir la evasión del tipo del derecho más elevado aplicable a los vehículos automóviles que ha negociado (Segunda comunicación escrita de China, párrafo 85). No obstante, como se señala en la sección VII.A.3, la carga de la prueba recae sobre la parte, ya sea reclamante o demandada, que formula una alegación afirmativa. Por lo que respecta a las prácticas de los Miembros de la OMC en materia de medidas antidumping, es China quien ha presentado un argumento en el sentido de que esas prácticas constituyen práctica ulteriormente seguida en lo tocante a las medidas en litigio. Por consiguiente, la carga de la prueba por lo que respecta a esa cuestión en particular recae sobre China.

[844] Primera comunicación escrita de China, párrafos 156 a 160.

Además, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial de si las autoridades aduaneras nacionales hacen determinaciones sobre clasificación después de que las partes están montadas, la **Secretaría de la OMA** indica que tiene conocimiento de que "al menos una Parte Contratante ha introducido disposiciones jurídicas en la sección XVI (es decir, los capítulos 84 y 85) y para las partidas 86.08, 88.05, 89.05 y 89.07, que disponen que '[l]as disposiciones de la Regla General 2 a) también son aplicables, a petición del declarante y con sujeción a las condiciones estipuladas por las autoridades competentes, a las [máquinas] [mercancías de las partidas 86.08, 88.05, 89.05 y 89.07] importadas en expediciones fraccionadas'" (carta de 20 de junio de 2007 de la OMA, página 6).

reglamentaciones que rigen las expediciones fraccionadas demuestren la existencia de una práctica ulteriormente seguida por lo que respecta a las medidas en litigio.

Conclusión

7.509 Por las razones arriba expuestas, el **Grupo Especial**, basándose en las pruebas que tiene ante sí, no constata que exista una serie "concordante, común y coherente" de actos o pronunciamientos de los Miembros de la OMC que equivaldría a una práctica ulteriormente seguida por lo que respecta a la interpretación de las partidas arancelarias de que se trata, como sostiene China.

v) Medios de interpretación complementarios[845]

7.510 Examinaremos ahora pruebas presentadas en relación con las circunstancias de la conclusión de la adhesión de China a la OMC, incluida la práctica de China en materia de clasificación antes de dicha adhesión, que pudieran ayudar a discernir cuál era o no era la intención común de los Miembros con respecto a la expresión arancelaria "vehículos automóviles" en las concesiones de China contenidas en las partidas arancelarias de su Lista.

7.511 **China** aduce que la interpretación de la expresión "vehículos automóviles" que China ha hecho efectiva por medio de las medidas se ve confirmada por el recurso a las circunstancias de la conclusión de la adhesión de China a la OMC, como los antecedentes históricos en los que se basó la negociación de la adhesión.[846] Según China, cuando negoció su Lista de concesiones muchos Miembros, entre ellos los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, mantenían desde hacía mucho tiempo medidas para impedir la elusión del pago de derechos. China sostiene que esas circunstancias contribuyen a discernir el entendimiento común de las partes sobre la distinción entre artículos completos y partes de esos artículos, así como los tipos de medidas que los Miembros pueden adoptar para delimitar la línea divisoria entre esas dos categorías.[847]

7.512 Las **Comunidades Europeas** sostienen que el hecho de que China no haya adoptado las medidas hasta 2004 y 2005 demuestra que China ha interpretado la RGI 2 a) de manera distinta antes de la adopción de las medidas, a pesar de que alega que la interpretación que ahora propugna ha sido la premisa sobre la base de la cual negoció su adhesión a la OMC.[848] Las Comunidades Europeas aducen que si China ya aplicaba esa interpretación en el momento de su adhesión a la OMC, las medidas serían redundantes.[849]

7.513 El **Canadá** sostiene que en el momento de la adhesión de China no había entre los Miembros una práctica establecida de aplicar la Decisión de 1995 del Comité del SA pertinente a las expediciones múltiples.

---

[845] Véanse los párrafos 7.722 a 7.725 *supra*.

[846] Primera comunicación escrita de China, párrafos 149 y 150. China se remite a la declaración del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, de que las "circunstancias de [la] celebración" de un tratado incluyen "cuando proceda, el examen de los antecedentes históricos de la negociación del tratado" (informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 86).

[847] Primera comunicación escrita de China, párrafo 151.

[848] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 120, donde se hace referencia a la respuesta de China a la pregunta 111 del Grupo Especial.

[849] Las Comunidades Europeas también destacan que China tiene que estar aplicando la RGI 2 a) de manera distinta en distintos contextos, dado que no ha promulgado medidas similares en el contexto de otros productos con respecto a los cuales los tipos arancelarios aplicables son distintos para los artículos completos y para sus partes (Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 120, donde se hace referencia a la respuesta de China a la pregunta 57 del Grupo Especial).

7.514 El **Grupo Especial** examinará en primer lugar la práctica de la propia China en el momento de su adhesión a la OMC, en 2001, o anteriormente. China sostiene que antes de la adopción de las medidas no disponía de un procedimiento para determinar si múltiples expediciones de partes y componentes estaban relacionadas entre sí debido a su montaje común para formar un modelo de vehículo específico, lo que constituye la situación que según China ha activado la necesidad de promulgar las medidas en litigio en 2004.[850] Esto parece cierto, si bien China ha estado manteniendo, incluso antes de su adhesión a la OMC, tipos arancelarios más altos para los vehículos automóviles que para las partes y componentes de un vehículo automóvil.[851] Concretamente, China sostiene que en 2001, inmediatamente antes de su adhesión a la OMC, el tipo arancelario medio aplicado a los "vehículos automóviles" era del 63,6 por ciento, y el tipo arancelario medio aplicado a las "partes de automóviles" era del 24,7 por ciento.[852]

7.515 En cualquier caso, China no ha podido presentar al Grupo Especial pruebas que demuestren que alguna vez, antes de su adhesión a la OMC, haya clasificado múltiples importaciones de partes y componentes de automóviles como un vehículo automóvil basándose en su montaje para formar un vehículo automóvil en China. China tampoco ha podido señalar prácticas de clasificación de otros Miembros de la OMC que pudieran respaldar la interpretación de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" propugnada por China. Observamos que China se ha referido a las denominadas medidas antielusión impuestas por los otros Miembros, como los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, en el contexto de los derechos antidumping. No obstante, por las razones que hemos explicado más arriba, no creemos que las medidas impuestas en relación con derechos antidumping o compensatorios sean comparables con la interpretación de una expresión arancelaria en las concesiones contenidas en la Lista de China.

7.516 **China** también aduce que la importancia de la interpretación de la RGI 2 a) adoptada por la OMA (por referencia a la Decisión del Comité del SA) radica en que los Miembros de la OMC son conscientes, al menos desde 1995, de que el SA permite a los Miembros clasificar múltiples importaciones de partes y componentes de conformidad con el principio establecido en la RGI 2 a). Según China, por consiguiente, esto es parte del contexto en el que los Miembros de la OMC han negociado y adoptado concesiones arancelarias, y a su vez también parte del contexto en el que China negoció su Lista de concesiones con otros Miembros de la OMC en su proceso de adhesión a la OMC.[853]

7.517 Al abordar la afirmación de China de que los Miembros de la OMC son conscientes, al menos desde 1995, de que el SA permite a los Miembros clasificar múltiples importaciones de partes y componentes de conformidad con el principio establecido en la RGI 2 a), el **Grupo Especial** recuerda en primer lugar la observación del Órgano de Apelación relativa al SA en *CE - Equipo informático*:

> "Nos deja perplejos el hecho de que el Grupo Especial, al tratar de interpretar los términos de la Lista LXXX, no haya considerado el *Sistema Armonizado* y sus *Notas explicativas*. Observamos que durante las negociaciones de la Ronda Uruguay, tanto las Comunidades Europeas como los Estados Unidos aplicaban el *Sistema*

[850] Respuesta de China a la pregunta 12 b) del Grupo Especial.

[851] Ninguna de las partes en la diferencia discute que China ha aplicado siempre tipos arancelarios más bajos a las partes de automóviles que a los vehículos automóviles. Véase también la respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial.

[852] Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial.

[853] Respuesta de China a la pregunta 111 del Grupo Especial. China añade que con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena*, la Decisión de la OMA concerniente a la interpretación de la RGI 2 a) es, por tanto, contexto pertinente para la interpretación de las disposiciones arancelarias de China para los vehículos automóviles.

> *Armonizado*. Además, resulta indiscutible que las negociaciones arancelarias de la Ronda Uruguay se celebraron sobre la base de la nomenclatura del *Sistema Armonizado* y que normalmente las peticiones y ofertas de concesiones se formularon en los términos de esa nomenclatura."[854]

7.518 Observamos asimismo que en *CE - Trozos de pollo* el Órgano de Apelación, remitiéndose a su observación en *CE - Equipo informático* arriba citada, hizo referencia a una observación del Grupo Especial:

> "El Grupo Especial también señaló, y ninguno de los participantes en las actuaciones lo ha controvertido, que "el [Sistema Armonizado] se utilizó como base para la preparación de las Listas del GATT resultantes de la Ronda Uruguay.
>
> ...
>
> Las circunstancias expuestas confirman que, antes de las negociaciones de la Ronda Uruguay y durante ellas, así como después de ellas, hubo un amplio consenso entre las Partes Contratantes del GATT para *utilizar* el Sistema Armonizado como base de sus Listas en la OMC, sobre todo con respecto a los productos agropecuarios ..."[855]

7.519 Como observó el Órgano de Apelación, dado que las negociaciones arancelarias de la Ronda Uruguay se celebraron sobre la base de la nomenclatura del SA, y habida cuenta de que las peticiones y ofertas de concesiones normalmente se hicieron en términos de esa nomenclatura, los Miembros de la OMC eran conscientes del contenido del SA y de las obligaciones que les correspondían en virtud de él en el momento de celebración de las negociaciones de la Ronda Uruguay. Además, en el asunto *CE - Trozos de pollo* el Grupo Especial observó que los miembros del SA eran "sumamente numerosos" e incluían a "la gran mayoría de los Miembros de la OMC".[856] Habida cuenta de ello, nos parece razonable suponer que en el momento de celebración de las negociaciones de la Ronda Uruguay los Miembros reconocían las obligaciones establecidas por el SA. Por lo que respecta a esas obligaciones, el apartado ii) del párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio del SA dispone lo siguiente:

> "[las partes contratantes se comprometen] a aplicar la Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado así como todas las Notas de las secciones, capítulos y subpartidas y a no modificar el alcance de las secciones, de los capítulos, partidas o subpartidas del Sistema Armonizado".

7.520 Por consiguiente, las obligaciones que corresponden a los Miembros en virtud del SA incluían la aplicación de la RGI 2 a), que es una disposición de las Reglas Generales de Interpretación. En consecuencia, para demostrar que los Miembros entendían, en el momento de celebrarse las negociaciones de la Ronda Uruguay, que estaban facultados para clasificar "múltiples importaciones de partes y componentes" de conformidad con la RGI 2 a), China tendrá que demostrar que cabe interpretar que la RGI 2 a) incluye las "múltiples importaciones de partes y componentes".

7.521 A este respecto China se apoya exclusivamente en el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA: afirma que la declaración que figura en el párrafo 10 de la Decisión -"las cuestiones de ... la clasificación de productos montados a partir de elementos originarios o procedentes de distintos países son cuestiones que debe solucionar cada país de conformidad con su propia reglamentación

---

[854] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 89.
[855] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 196 y 199.
[856] *Ibid.*

nacional"- respalda su opinión de que las partes contratantes del SA estaban facultadas para clasificar partes y componentes de un producto completo importadas en múltiples expediciones en la partida arancelaria correspondiente al producto completo. Sin embargo, como se indica en la sección VII.D.3 b) ii) *supra*, China no ha demostrado que el párrafo 10 de la Decisión del Comité del SA contemple los casos de múltiples expediciones tal como sostiene China. Antes bien, constatamos que las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran que el párrafo 10 de la Decisión se refería a la cuestión de las normas de origen.[857] En consecuencia, no creemos que deba entenderse que la Decisión del Comité del SA indique que los Miembros de la OMC eran conscientes de la interpretación de la RGI 2 a) propugnada por China en el momento o antes de su adhesión a la OMC.

7.522 Las consideraciones arriba expuestas en relación con los medios de interpretación complementarios confirman nuestra constatación preliminar de que el alcance de la expresión arancelaria "vehículos automóviles" que figura en las concesiones contenidas en las partidas arancelarias de la Lista de China no comprende las múltiples importaciones de partes y componentes de un vehículo automóvil sobre la base del montaje de esas partes y componentes para formar un vehículo automóvil en China.

b) Conclusión

7.523 Por las razones arriba expuestas, el **Grupo Especial** concluye que las disposiciones arancelarias para vehículos automóviles (87.02-87.05) de la Lista de concesiones de China no incluyen en su ámbito las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones sobre la base de su montaje para formar un vehículo automóvil. Por consiguiente, en tanto en cuanto pudiera considerarse que las medidas están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo II del GATT de 1994, las medidas de China tienen por efecto la imposición a las partes de automóviles importadas de derechos de aduana propiamente dichos que exceden de las concesiones contenidas en las partidas arancelarias para partes de automóviles de la Lista, de manera incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

3. Tratamiento de las importaciones de partes de automóviles con arreglo a las medidas de China - *El criterio de las características esenciales a tenor de los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125*

7.524 Recordamos nuestra observación *supra* de que podía considerarse que los umbrales para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 son un elemento que caracterizaría la carga como un derecho de aduana propiamente dicho, siempre que los umbrales se apliquen en sí mismos a la clasificación de las partes y componentes de automóviles importados en una sola expedición. Los reclamantes aducen que los criterios para la determinación de las características esenciales de un vehículo automóvil establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125, aunque se aplicaran a las partes de automóviles importadas en una sola expedición, infringen el artículo II del GATT de 1994. Por consiguiente, en esta sección examinaremos esta alegación de los reclamantes presuponiendo que esos criterios se aplican a las partes de automóviles importadas en una sola expedición.[858]

[857] Véase el párrafo 7.444 *supra*.

[858] La alegación de los reclamantes relativa al trato por China de los juegos de piezas CKD y SKD con arreglo al párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125 se aborda en la sección VII.E de estos informes.

a) El criterio de las "características esenciales" a tenor de la RGI 2 a)

i) Circunstancias en las que el criterio de las características esenciales a tenor de la RGI 2 a) es aplicable

7.525 Como se indica más arriba, los Miembros de la OMC que son también partes contratantes del SA están obligados, en virtud del Convenio del SA, a aplicar las reglas interpretativas del SA, es decir, las Reglas Generales Interpretativas, a la clasificación de las mercancías. En ese sentido constatamos que en determinadas situaciones clasificatorias es preciso consultar la RGI 2 a) en conjunción con la RGI 1.[859]

7.526 Concretamente, las partes contratantes del Convenio del SA están obligadas a clasificar un producto incompleto o sin terminar que se importe ya sea desmontado o sin montar todavía, como el producto completo correspondiente siempre que el producto incompleto o sin terminar presente las características esenciales del producto completo o terminado. Las partes en la diferencia no discuten que el principio de la RGI 2 a) es aplicable cuando las autoridades tienen que determinar si las partes y componentes de un producto completo, importados y presentados en una sola expedición, presentan las características esenciales del producto completo.

7.527 Por tanto, en esta sección examinaremos si los criterios relativos a las características esenciales de un vehículo automóvil establecidos en los párrafos 2) y 3) del artículo 21 y el artículo 22 del Decreto Nº 125, si su aplicación está limitada a una sola expedición, son compatibles con los principios de la RGI 2 a), las concesiones de China consagradas en las partidas arancelarias para vehículos automóviles de la Lista de China y, en consecuencia, los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

ii) La tarea del Grupo Especial por lo que respecta a la alegación de los reclamantes sobre el criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas

7.528 Observamos que no hay una orientación definitiva para evaluar si los criterios establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 constituyen una norma válida para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil en el sentido de la RGI 2 a), y en consecuencia son compatibles con las concesiones de China consagradas en las partidas arancelarias para las partes de automóviles.

7.529 En respuesta a preguntas del Grupo Especial sobre esta cuestión, la Secretaría de la OMA ha observado que salvo en lo que respecta a varios ejemplos citados en las Notas explicativas en determinadas esferas del SA, la Nomenclatura y las Notas explicativas mayormente guardan silencio por lo que respecta al sentido de las palabras "características esenciales" del artículo completo o terminado tal como figuran en la RGI 2 a).[860] Remitiéndose a las Consideraciones generales del

[859] Véanse los párrafos 7.389 a 7.391 *supra*.

[860] Carta de 20 de junio de 2007 de la Secretaría de la OMA, páginas 2 y 3. Tomamos nota también de una referencia del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, a las observaciones de la Secretaría de la OMA sobre qué factores y materiales deben tenerse en cuenta al decidir la partida en la cual debe clasificarse un producto, a la que la [Secretaría de la] OMA respondió lo siguiente: "cuando se clasifican las mercancías de conformidad con el SA, ello se hace siempre sobre la base de las características objetivas del producto en el momento de la importación ... el factor que determina la naturaleza esencial de un producto variará según los productos. Agrega que la determinación de esa naturaleza esencial puede llevarse a cabo mediante una inspección ocular del producto, inclusive de las indicaciones que figuran en el embalaje. También se puede hacer referencia a los documentos que acompañan al producto" (informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo (Brasil)*, párrafo 7.314).

Capítulo 87 como un ejemplo notable, la Secretaría de la OMA afirma que la pregunta relativa a en qué momento se puede considerar que un grupo de partes compone sustancialmente un vehículo automóvil completo debe considerarse según las circunstancias de cada caso. En ese sentido, el Comité no ha elaborado formalmente principios, ni se ha pronunciado formalmente sobre la clasificación de conjuntos de partes desmontados correspondientes a los vehículos automóviles del Capítulo 87.

7.530 Al mismo tiempo, la Secretaría de la OMA observa que el Capítulo 87 plantea problemas de clasificación excepcionales, porque además de las partidas en que se describen vehículos automóviles completos (partidas 87.01-87.05) y una partida correspondiente a partes y accesorios (partida 87.08), el capítulo también contiene una partida separada para los chasis equipados con su motor (partida 87.06) y una partida para las carrocerías de vehículos automóviles (incluidas las cabinas) (partida 87.07). A juicio de la Secretaría de la OMA, algunos conjuntos de partes podrían ser clasificables mediante la aplicación de la RGI 2 a) en cualquiera de las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos o en las partidas correspondientes a productos intermedios (es decir, chasis de vehículos automóviles equipados con su motor, en la partida 87.06, y carrocerías de vehículos automóviles, en la partida 87.07).[861] Por consiguiente, la Secretaría de la OMA considera que la clasificación de los grupos de partes de vehículos automóviles podría ir desde la clasificación individual de cada parte en la partida 87.08 u otras disposiciones *eo nomine* de la Nomenclatura (véase la Nota 2 de la sección XVII)[862], a lo largo de las partidas 87.06 y 87.07, hasta las partidas 87.01-87.05, aunque los límites entre estas partidas no se han tratado de determinar en el Comité con respecto a los conjuntos de partes desmontados.

7.531 Por lo que respecta a los principios que afectarían a una decisión sobre la aplicación de la RGI 2 a) a los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125, la Secretaría de la OMA comenta que el criterio del SA es si el grupo concreto de partes presentado tiene las características esenciales del artículo completo o terminado, habida cuenta de la existencia de partidas para productos intermedios (partidas arancelarias 87.06 y 87.07) en el caso del Capítulo 87.[863] Al mismo tiempo, la Secretaría de la OMA señala que al no haber orientación específica de la Nomenclatura (es decir, disposiciones jurídicas) ni del Comité (es decir, interpretación de la Nomenclatura), compete a las administraciones aduaneras nacionales interpretar disposiciones como la RGI 2 a).[864]

7.532 Como ha observado la Secretaría de la OMA, las Consideraciones generales del Capítulo 87 proporcionan dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que se clasifican como el vehículo completo o terminado correspondiente porque presentan las características esenciales de vehículos completos o terminados:

A) un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería; y

[861] La Secretaría de la OMC añade que la partida 87.07 abarcaría únicamente los conjuntos en los que el motor ya esté incorporado para formar chasis, y que los ensamblados que incluyen cabinas se clasifican en las partidas correspondientes a los vehículos automóviles completos (carta de 20 de junio de 2007 de la OMA, página 3, donde se hace referencia a la Nota 3 del Capítulo 87).

[862] La Nota 2 de la sección XVII contiene una lista de artículos a)-l) que no estarían incluidos en el alcance de las expresiones "partes" y "partes y accesorios".

[863] Carta de 20 de junio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 4.

[864] A ese respecto, la Secretaría de la OMA subraya además que en virtud de las disposiciones del Convenio del SA (es decir, el artículo 10), cualquier diferencia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación del Convenio del SA se resolverá, en la medida de lo posible, mediante negociaciones entre ellas. Si no es posible resolver la diferencia, será sometida al Comité del SA para que la examine y haga recomendaciones con vistas a su resolución.

B) un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar.

7.533 Las Comunidades Europeas señalan que las Consideraciones generales del Capítulo 87, que representan una aplicación específica de la RGI 2 a) en el contexto del Capítulo 87, proporcionan un instrumento a utilizar en situaciones dudosas excepcionales que se ha de aplicar según cada caso.

7.534 China considera que los dos ejemplos que se presentan en las Consideraciones generales del Capítulo 87 no son sino ejemplos que no definen la línea divisoria de la aplicación del criterio de las características esenciales a los vehículos automóviles.[865]

7.535 En nuestra opinión, podría considerarse que esos dos ejemplos, aunque no establezcan un criterio absoluto o exhaustivo para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil, habida cuenta del carácter no vinculante de las Consideraciones generales del SA, ofrecen orientación por lo que respecta la cuestión que tenemos ante nosotros.[866]

7.536 Recordamos asimismo la estructura excepcional del Capítulo 87, que está compuesto por las partidas arancelarias no sólo para vehículos automóviles completos y partes y componentes de esos vehículos, sino también para productos intermedios (87.06-87.07). Las partidas arancelarias 87.06 y 87.07 son las siguientes:

"87.06 - Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor

87.07 - Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas"

7.537 Esto significa que las mercancías que se ajusten a las descripciones que figuran en las partidas arancelarias 87.06 y 87.07 tienen que clasificarse dentro de esas partidas específicas de conformidad con los principios de la RGI 1 y la RGI 2 a) (determinación de si los vehículos incompletos o sin terminar deben clasificarse como vehículos completos o terminados).[867]

7.538 Tomamos nota asimismo de la observación de la Secretaría de la OMA de que el texto jurídico de la RGI 2 a) es susceptible de distintas interpretaciones, y de que el concepto general es que

---

[865] China estima que el primer ejemplo ("un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería") se trata por lo menos de un "juego de piezas SKD", que también podría clasificarse sencillamente como un vehículo automóvil, ya que "las ruedas, los neumáticos y las baterías son artículos fungibles que se añaden habitualmente al vehículo en el mercado nacional". Según China, el segundo ejemplo ("un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar") probablemente correspondería al párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125, pues constituye "una carrocería ... y al menos otros tres conjuntos" (respuesta de China a la pregunta 117 del Grupo Especial).

[866] Véanse el párrafo 7.586 *infra* y la nota 923 por lo que respecta a la referencia del Órgano de Apelación a las Notas explicativas del SA al examinar el sentido de una expresión arancelaria.

[867] La **Secretaría de la OMA** comenta que esas partidas arancelarias serían ejemplos de situaciones en las que la cláusula condicional enunciada en la RGI 1, "si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas", sería aplicable. La Secretaría de la OMA explica que esa cláusula condicional significa que una partida que prevea específicamente un grupo de partes no ensambladas o un artículo completo tendría prelación por la aplicación de la RGI 1, porque la RGI 2 no sería aplicable. Las **Comunidades Europeas** sostienen que la clasificación de un cilindro de freno, o de un producto que cumpla las condiciones de la partida 87.06, "chasis equipados con su motor", no obligaría a recurrir a la RGI 2 a) y las Consideraciones generales del Capítulo 87 porque la clasificación del producto sería evidente en función de la partida (respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 211 del Grupo Especial).

la interpretación del SA es un derecho que corresponde a cada parte contratante.[868] La Secretaría de la OMA explica también que, sobre la base de concepto general concerniente al derecho de las partes contratantes a la interpretación del SA, podría haber interpretaciones diferentes entre las distintas partes. Por consiguiente, cuando el Comité del SA formula una determinación y, a solicitud de una parte contratante, emite un criterio de clasificación para un artículo específico (o un grupo de artículos presentados conjuntamente), no es infrecuente que el criterio de clasificación resultante esté en desacuerdo con una o más resoluciones de clasificación, IAV, u otras normas administrativas o legislativas nacionales. En esos casos está previsto que las partes contratantes busquen la forma de modificar sus instrumentos internos para permitir la aplicación del criterio de clasificación, y están obligadas a informar al Comité cuando no pueden hacerlo.

7.539 Tendremos en cuenta las consideraciones arriba expuestas como orientación al examinar los criterios establecidos en las medidas.

7.540 En términos generales, y habida cuenta de que no hay criterios claros en el sentido de que las partes contratantes del SA están obligadas a aplicar la determinación de las características esenciales, nuestra tarea a este respecto no consiste en decidir cuáles deberían ser los criterios adecuados para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil en el marco del Capítulo 87 de la Lista de China. Estimamos que el alcance de nuestro examen relativo a la alegación de los reclamantes contra las medidas de China, en particular la determinación de las características esenciales, en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 se limita a la cuestión, muy restringida, de si algún aspecto de los criterios establecidos en las medidas dará lugar necesariamente a una infracción de las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista, y, en consecuencia, de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.[869]

iii) Cuestión preliminar: Criterios predeterminados para el criterio de las características esenciales

7.541 Antes de comenzar nuestro análisis abordaremos el argumento de las Comunidades Europeas de que el principio de la RGI 2 a) no es aplicable al nivel de las partidas arancelarias y sin considerar una expedición muy específica tal como se presenta a la aduana en la frontera, y sólo debe tenerse en cuenta caso por caso.[870]

7.542 Las **Comunidades Europeas** sostienen que las demás reglas, y en particular la RGI 2 a), en la que China basa toda su estrategia de defensa, no son pertinentes para una interpretación general del

[868] Carta de 30 de julio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 5.

[869] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, **China** afirma que si bien no está claro si debe demostrarse que una medida siempre infringe el Acuerdo sobre la OMC para probar una alegación con respecto a disposiciones "en sí mismas", una parte que presenta una alegación contra las medidas "en sí mismas" tiene que identificar y demostrar las circunstancias específicas en las que la medida "es *necesariamente* incompatible" con las obligaciones que corresponden al Miembro demandado en el marco de la OMC (respuesta de China a la pregunta 228 del Grupo Especial). Las **Comunidades Europeas** responden que los criterios establecidos en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 *llevarían necesariamente a una clasificación incorrecta*. El **Canadá** sostiene que las medidas "en sí mismas" infringen el artículo II al someter siempre a las partes de automóviles al tipo correspondiente a vehículos automóviles si se rebasan los umbrales, y que el hecho de que, en raras ocasiones, un grupo de partes montadas suficientemente grande para constituir un vehículo montado conforme al artículo 21 del Decreto Nº 125 se pueda clasificar debidamente como vehículos enteros en el marco del SA no es pertinente al análisis del artículo II.

[870] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 90; respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 208, 209 y 211 del Grupo Especial.

arancel de aduanas de un Miembro, a no ser que la atención se centre en un producto muy específico o en una combinación de productos que se presentan a la aduana al mismo tiempo. El recurso a la RGI 2 a), que es una de las "Reglas siguientes" en el sentido de la RGI 1, sólo puede ser pertinente en casos individuales muy específicos tal como se "present[an]" a la frontera, y no al nivel general del arancel de aduanas de China, como ésta insiste. Las Comunidades Europeas aducen que el trato sistemático que China otorga a las mercancías importadas en el marco de las medidas es contrario a sus características objetivas y al texto explícito de las partidas de las listas y no tiene nada que ver con discreción.

7.543 **China** considera que los reclamantes, a pesar de que insisten reiteradamente en que la RGI 2 a) sólo puede aplicarse "*in casu*" o "según los casos", no han impugnado la aplicación del Decreto Nº 125 por lo que respecta a cualesquiera combinaciones *específicas* de partes y componentes de automóviles.[871] De hecho, los reclamantes, junto con Australia, se contradicen en cuestiones básicas como dónde y de qué modo debe trazarse la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles con arreglo a lo dispuesto en la RGI 2 a).[872] Habida cuenta de ello, China considera que los reclamantes no han acreditado una presunción de que China ha interpretado indebidamente la expresión "vehículos automóviles" por lo que respecta al lugar donde China ha trazado la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. En consonancia con la forma en que los reclamantes entienden la RGI 2 a), esa alegación tendría que haberse centrado en los elementos de hecho de uno o más casos específicos, con pruebas y argumentos concernientes a la aplicación adecuada del criterio de las características esenciales en cada caso. Los reclamantes han optado por no hacerlo.[873]

7.544 China aduce que el problema fundamental de los argumentos de los reclamantes es que éstos no han presentado pruebas y argumentos jurídicos suficientes para identificar los casos concretos en los que las medidas impugnadas necesariamente resultarán en una aplicación indebida del criterio de las características esenciales. Los reclamantes no han definido las fronteras del criterio de las características esenciales por lo que respecta a las partes y componentes de vehículos automóviles en el marco del Capítulo 87 del SA, ni han justificado esas fronteras remitiéndose a pruebas y argumentos jurídicos. Tampoco han demostrado una aplicación coherente de las medidas impugnadas que haya dado lugar a la aplicación indebida del criterio de las características esenciales a partes y componentes de vehículos automóviles. Al no haber cumplido sus obligaciones probatorias, los reclamantes no han proporcionado al Grupo Especial ningún fundamento para distinguir entre los casos, si los hubiera, en los que las medidas necesariamente resultarán en una aplicación indebida del criterio de las características esenciales, y los casos en que no lo harán. En consecuencia, China

[871] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 26.

[872] China sostiene que Australia considera que para que un vehículo incompleto o sin terminar presente las características esenciales de un vehículo automóvil el motor tiene que estar presente (respuesta de Australia a la pregunta 12 del Grupo Especial a los terceros participantes); los Estados Unidos y el Canadá opinan que el motor no es necesario para establecer las características esenciales (respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 117 b) del Grupo Especial; respuesta del Canadá a la pregunta 117 b) del Grupo Especial); las Comunidades Europeas sugieren que un vehículo incompleto o sin terminar no puede carecer de nada "esencial para el funcionamiento del vehículo", lo que claramente incluiría el motor y la transmisión (China - Prueba documental 43). China considera que el criterio de lo "esencial para el funcionamiento" propugnado por las CE es incompatible con la posición de los Estados Unidos de que lo que cuenta es si los artículos son "reconocibles" como la máquina en que se convertirán (China - Prueba documental 42).

[873] Segunda comunicación escrita de China, párrafo 30; observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 233 del Grupo Especial. Véase también la respuesta de China a la pregunta 133 del Grupo Especial.

sostiene que el Grupo Especial no puede constatar que las medidas impugnadas son en sí mismas incompatibles con el criterio de las características esenciales conforme a la RGI 2 a).[874]

7.545 La **Secretaría de la OMA** ha respondido a una pregunta formulada por el Grupo Especial a este respecto indicando que no hay en el Convenio del SA ni en las decisiones de política del Comité del SA nada que impida a una administración establecer criterios formales para determinar cuándo debe aplicarse la RGI 2 a). Añade, además, que la interpretación del SA es un derecho que corresponde a cada parte contratante, y que es razonable suponer que dichas interpretaciones adopten la forma de resoluciones anticipadas en materia de clasificación (información arancelaria vinculante o IAV), determinaciones de clasificación individuales tras las liquidación de una declaración oficial específica, resoluciones judiciales, reglamentos o disposiciones legislativas nacionales.[875]

7.546 El **Grupo Especial** considera que lo esencial del argumento de las Comunidades Europeas a este respecto es que la determinación, sobre la base del principio establecido en la RGI 2 a), de si cierto conjunto de productos incompletos o sin terminar presenta las características esenciales del producto completo o terminado correspondiente sólo puede realizarse examinando una expedición específica tal como se presenta a las autoridades europeas, y no sobre la base de una serie predeterminada de criterios al nivel de las partidas arancelarias. Las Comunidades Europeas aducen que las condiciones materiales establecidas en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 equivalen a una clasificación arancelaria a voluntad.

7.547 Sin embargo, las Comunidades Europeas, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial de si un Miembro está libremente facultado para establecer criterios que aplicará a todas las expediciones de partes de un producto dado para determinar si presentan las características esenciales del todo, reconocieron que los Miembros pueden adoptar instrumentos y utilizar documentos que orienten a las autoridades aduaneras y a los importadores en el contexto de tipos de expediciones específicos, siempre que esa orientación esté en conformidad con el SA y las obligaciones de los Miembros en el marco de la OMC.[876] Los Estados Unidos también mantienen que un Miembro podrá establecer los criterios que aplique a todas las expediciones de partes de un producto dado siempre que esos criterios sean compatibles con las obligaciones del Miembro dimanantes del GATT de 1994 y otros Acuerdos de la OMC y -si el Miembro es también parte en el Convenio del Sistema Armonizado- sus obligaciones en virtud de ese último instrumento.[877] El Canadá no se opone a que los Miembros establezcan criterios orientadores aplicables a expediciones específicas de mercancías para determinar su clasificación[878], en la medida en que esos criterios estén en conformidad con las reglas del SA y sean compatibles con las obligaciones de los Miembros en el marco de la OMC.

---

[874] Respuesta de China a la pregunta 206 del Grupo Especial.

[875] Carta de 30 de julio de 2007 de la Secretaría de la OMA, página 1 (respuesta a la pregunta 5). La Secretaría de la OMA detalla también que "esas acciones [las interpretaciones del SA que realizan las distintas Partes Contratantes] podrían dar lugar a interpretaciones diferentes entre los países. Cuando una Parte Contratante solicita que el Comité considere la clasificación de un artículo específico (o grupo de artículos presentados conjuntamente) y el Comité formula una determinación y emite un criterio de clasificación, no es infrecuente que dicho criterio esté en desacuerdo con una o más resoluciones de clasificación, IAV, u otras normas administrativas o legislativas nacionales. Está previsto que las Partes Contratantes busquen la forma de modificar sus instrumentos internos para permitir la aplicación del criterio de clasificación y están obligadas a informar al Comité cuando no pueden hacerlo".

[876] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 209 del Grupo Especial.

[877] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 209 del Grupo Especial.

[878] Respuesta del Canadá a la pregunta 209 del Grupo Especial. El Canadá sostiene que hay ejemplos de este enfoque en relación con coches desmontados en el Canadá (véase China - Prueba documental 17) y otras expediciones en otros lugares (por ejemplo, el Reglamento Nº 2127/2005 de las CE, China - Prueba

7.548 La Secretaría de la OMA indica que es concebible que esas interpretaciones adopten la forma de IAV (resoluciones anticipadas en materia de clasificación), determinaciones de clasificación individuales tras la liquidación de una declaración oficial específica, resoluciones judiciales, reglamentos o disposiciones legislativas nacionales. A nuestro juicio, disponer de una serie predeterminada de criterios por lo que respecta al criterio de las características esenciales basada en la interpretación del SA por un Miembro en particular no es distinto de hacer interpretaciones en la forma de IAV, determinaciones de clasificación individuales, resoluciones judiciales, reglamentos o disposiciones legislativas nacionales, en la medida en que todas esas formas de interpretación tienen efectos vinculantes para las autoridades aduaneras nacionales y establecen un criterio para su aplicación a futuros casos.

7.549 A la luz de las respuestas de los reclamantes, entendemos que éstos en principio no se oponen a la existencia de un serie predeterminada de criterios para la determinación de las características esenciales en el ordenamiento jurídico nacional de un Miembro, siempre que esos criterios sean compatibles con las obligaciones establecidas por el Acuerdo sobre la OMC y el Convenio del SA, si el Miembro también es una parte contratante del SA. La observación de la Secretaría de la OMA también esta en consonancia con esa opinión.[879] Estimamos, por consiguiente, que el meollo de la alegación de los reclamantes está en la compatibilidad de los criterios sustantivos para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil establecidos en las medidas de China con las obligaciones asumidas en el marco del Acuerdo sobre la OMC. Abordaremos esta cuestión en esta sección, inmediatamente después de este examen.

7.550 En ese sentido tomamos nota del argumento de China de que los reclamantes no han acreditado una presunción de que China ha interpretado indebidamente la expresión "vehículos automóviles" por lo que respecta al lugar donde China ha trazado la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles. China considera que esa alegación tendría que centrarse en los elementos de hecho de uno o más casos específicos, con pruebas y argumentos concernientes a la aplicación adecuada del criterio de las características esenciales en cada caso.

7.551 En apoyo de su posición, China aduce que los reclamantes no han definido las fronteras del criterio de las características esenciales por lo que respecta a las partes y componentes de vehículos automóviles en el marco del Capítulo 87, ni justificado esas fronteras con pruebas y argumentos jurídicos.

7.552 Como se indica más arriba, cuando una parte presenta una alegación afirmativa, jurídica o fáctica, está obligada a demostrarla.[880] Por tanto, para acreditar una presunción por lo que respecta a su alegación, los reclamantes tienen que demostrar, basándose en argumentos fácticos y jurídicos, en qué modo los criterios para la determinación de las características esenciales establecidos en las medidas son incompatibles con las concesiones de China que figuran en las partidas arancelarias para partes de automóviles. No obstante, a nuestro juicio, esto no requiere necesariamente que los reclamantes definan ellos mismos las fronteras del criterio de las características esenciales para los productos objeto del presente caso. Recordamos que acreditar una presunción significa que si una parte que presenta una alegación aduce pruebas suficientes para crear una *presunción* de que lo alegado es cierto, la carga de la prueba se desplaza sobre la otra parte, cuyos argumentos no

---

documental 14). El Canadá se remite a los párrafos 41 a 51 de su Segunda comunicación escrita, en los que expone por qué las medidas, aunque se apliquen a una sola expedición de todas las partes en la frontera, no clasifican las mercancías importadas conforme a las prescripciones del SA.

[879] Véase el párrafo 7.545 *supra*.

[880] Véase la sección VII.A.3 *supra*.

prevalecerán si no presenta pruebas suficientes para refutar la presunción.[881] En ese sentido, el Órgano de Apelación ha aclarado que la cuantificación precisa y la determinación del tipo de pruebas que se necesitará para establecer esa presunción variará necesariamente para cada medida, para cada disposición y para cada caso.[882]

7.553 Los reclamantes en la presente diferencia podrían demostrar su alegación exponiendo cuáles son las fronteras "adecuadas", como alega China. Esto, de ser posible, podría ciertamente ser la mejor manera de demostrar su alegación, pero no es un requisito previo ni la única manera de acreditar *prima facie* la alegación de los reclamantes por lo que respecta al criterio de las características esenciales establecida en las medidas. Como observa la Secretaría de la OMA, la Nomenclatura y las Notas explicativas del SA mayormente guardan silencio sobre el sentido de las características esenciales del artículo completo o terminado tal como se indica en la RGI 2 a), y el texto jurídico de la RGI 2 a) está abierto a distintas interpretaciones. Se nos ha comunicado, además, que el Comité del SA no ha desarrollado formalmente principios a este respecto, ni se ha pronunciado formalmente sobre la clasificación de conjuntos sin montar de partes de vehículos automóviles del Capítulo 87.[883] Por consiguiente, dadas esas circunstancias, exigir a los reclamantes que acrediten su presunción exponiendo lo que son las fronteras adecuadas para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil no constituiría una aplicación adecuada de los principios reguladores de la carga de la prueba.

7.554 China aduce también que los reclamantes no han demostrado una aplicación coherente de las medidas impugnadas que haya dado lugar a una aplicación indebida del criterio de las características esenciales a las partes y componentes de vehículos automóviles. Sin embargo, como la propia China ha observado, los reclamantes han formulado una alegación sobre las medidas en sí mismas, no tal como se aplican a circunstancias específicas.[884] Para demostrar su alegación contra las medidas en sí mismas, los reclamantes pueden recurrir a pruebas de una aplicación coherente de las medidas de que se trata.[885] Sin embargo, no creemos que esto sea necesariamente exigible para efectuar una acreditación *prima facie* en relación con la alegación formulada por los reclamantes respecto de las medidas en sí mismas, porque lo que los reclamantes están obligados a demostrar para probar su

---

[881] *Ibid.*

[882] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

[883] Véase el párrafo 7.529 *supra*.

[884] China sostiene que considera que los reclamantes han formulado una alegación contra las medidas impugnadas, *en sí mismas*, y que las CE no tienen motivos para afirmar que el Decreto Nº 125 es incompatible con el criterio de las características esenciales en todas las circunstancias a las que pudiera aplicarse. China destaca que incluso los Estados Unidos reconocen que "tal vez haya unas pocas combinaciones" de partes de automóviles conforme al Decreto Nº 125 "que podrían clasificarse debidamente con arreglo al SA como vehículos enteros" (observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 233 del Grupo Especial).

[885] Como ha indicado China, el Órgano de Apelación afirmó lo siguiente:

> "La parte que sostenga que la legislación interna de otra parte, en sí misma, es incompatible con obligaciones pertinentes dimanantes de un tratado tiene sobre sí la carga de presentar pruebas acerca del alcance y el sentido de esa ley para fundamentar tal aseveración. La forma característica de aportar esa prueba es el texto de la legislación o instrumentos jurídicos pertinentes, *que puede apoyarse, según proceda, con pruebas sobre la aplicación sistemática de esas leyes* ..." (informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 157). (sin cursivas en el original)

alegación es la incompatibilidad de las "normas o reglas" de la legislación de China en litigio con el Acuerdo sobre la OMC.[886]

b) El criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas en litigio

7.555 Los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 disponen lo siguiente:

> "Artículo 21 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como vehículos completos en cualquiera de los siguientes casos:
>
> 1) las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD, destinados al montaje de vehículos;
>
> 2) en los casos que siguen, con el alcance que se indica en el artículo 4 de estas normas:
>
> a) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina)[887] y un conjunto de motor a los efectos del montaje de vehículos;
>
> b) importación de un conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) o de un conjunto de motor, más un mínimo de otros tres conjuntos o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos;
>
> c) importación de un mínimo de cinco conjuntos o sistemas, distintos del conjunto correspondiente a la carrocería (incluida la cabina) y el correspondiente al motor, a los fines del montaje de vehículos; o
>
> 3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total de un vehículo completo del mismo modelo. Este criterio entrará en vigor el 1º de julio de 2006.
>
> Artículo 22 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos:
>
> 1) importación de un juego completo de partes para el armado de conjuntos o sistemas;
>
> 2) importación de partes fundamentales o subconjuntos a los efectos de armar conjuntos o sistemas, siempre que la cantidad de las partes

[886] En *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, el Órgano de Apelación afirmó que: "observamos que el Órgano de Apelación ha afirmado sistemáticamente el derecho de los Miembros de la OMC a impugnar la legislación que establece normas o reglas 'en sí misma', así como su derecho a presentar alegaciones contra la aplicación de tales medidas en casos concretos" (informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 107).

En *Estados Unidos - Ley de 1916*, el Órgano de Apelación también afirmó que "antes de la entrada en vigor del *Acuerdo sobre la OMC*, era un hecho firmemente establecido que el párrafo 1 a) del artículo XXIII del GATT de 1994 permitía a una parte contratante impugnar las normas legislativas en sí mismas, independientemente de la aplicación de esas normas legislativas en casos concretos ..." (informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley de 1916*, párrafo 60).

[887] Por lo que respecta al término "conjunto", véanse los párrafos 7.88 y 7.89.

fundamentales o subconjuntos alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2[888]; o

3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total del correspondiente conjunto o sistema."

7.556 Examinaremos sucesivamente cada uno de esos criterios.

i) Recapitulación de los argumentos de las partes

7.557 Las **Comunidades Europeas** consideran que el sentido corriente, el contexto y el fin de las partidas 87.01 a 87.05 del arancel de aduanas de China apuntan con claridad a vehículos de automóviles completos, y que sólo hay algunas situaciones de excepción en las que las Consideraciones generales del Capítulo 87 del SA prevén que un vehículo incompleto o sin terminar se pueda clasificar como el vehículo completo o terminado correspondiente (cuando presente las características esenciales de este último). Para que un grupo de partes pueda clasificarse como un vehículo completo, "la abrumadora mayoría de las partes deben estar presentes y ajustadas en conjunto".[889] Esa determinación tiene que hacerse caso por caso, sobre la base de las características objetivas de ese artículo en el estado en que se presenta a los funcionarios de aduanas en la frontera (es decir, la "instantánea").[890] El mero hecho de que pueda haber casos concretos excepcionales en los que una gran combinación de partes, tal como se presentan a la aduana en la frontera en una sola expedición, se clasificaría como un vehículo completo de conformidad con la RGI 2 a) del SA y a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87 no pueden evitar que las medidas de China sean en sí mismas incompatibles con el artículo II cuando se ha establecido que su aplicación necesariamente resultará en infracciones de disposiciones de la OMC.[891]

7.558 Los **Estados Unidos** reconocen que en aplicación de la RGI 2 a) determinados productos incompletos pueden clasificarse como productos completos si presentan sus características esenciales. Sin embargo, opinan que China hace caso omiso de la RGI 1 (que dispone que "la clasificación está

[888] A partir del 1º de julio de 2008 se aplicarán umbrales de cantidad más bajos a las partes fundamentales identificadas como de clase A en el anexo I del Decreto Nº 125. Si se alcanzan esos umbrales el conjunto se caracterizará como un "conjunto importado" (véanse la Nota 5 del anexo I del Decreto Nº 125 y el artículo 19 del Aviso Nº 4). La entrada en vigor de la distinción de clases A/B estaba inicialmente prevista para el 1º de julio de 2006, pero se aplazó hasta el 1º de julio de 2008 (Boletín conjunto de la CGA Nº 38, 5 de julio de 2005) (Prueba documental conjunta 29).

Además, el artículo 20 del Aviso Nº 4 dispone lo siguiente:

"Si las partes importadas representan más del 60 por ciento del precio de las partes fundamentales o subconjuntos, se considerará las partes fundamentales o subconjuntos son importados. Los fabricantes deberán presentar una lista de la relación de precios de las partes que necesiten.

En principio sólo se determinará el origen de las partes fundamentales o subconjuntos hasta los proveedores secundarios de los fabricantes de vehículos completos.

Las partes importadas adquiridas por proveedores o empresas comerciales nacionales se computarán como partes importadas."

[889] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 205 del Grupo Especial. Véanse también las respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas 221, 231 y 250 del Grupo Especial.

[890] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 94.

[891] *Ibid.*, párrafo 134.

determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de sección o de capítulo"), las partidas de capítulos del SA específicas para partes de automóviles y su propia lista de compromisos arancelarios, que contiene descripciones detalladas de varias partes y conjuntos y subconjuntos de automóviles. Las partes y conjuntos de automóviles importados en China tienen que clasificarse de conformidad con las partidas arancelarias específicas comprendidas en la Lista de China.[892]

7.559 Los Estados Unidos opinan que los criterios enunciados en los artículos 21 y 22 del Decreto Nº 125 no son los tipos de criterios habitualmente utilizados como normas por los funcionarios de aduanas para determinar si las partes y componentes de un producto deben o no considerarse un producto completo.[893] Las medidas establecen umbrales que definen arbitrariamente algunos grupos de partes importadas como partes que presentan las características de un producto entero, y dan lugar a la aplicación a las partes de los derechos correspondientes a productos enteros.[894]

7.560 El **Canadá** reconoce que puede haber casos en los que un artículo, al ser importado, es un producto incompleto o sin terminar, pero que presenta todas las características esenciales de un producto completo o terminado. Los Miembros de la OMC pueden recurrir a la RGI 2 a) para clasificar expediciones individuales de productos sobre la base de la "instantánea" de las mercancías cuando llegan a la frontera.[895] Las "características esenciales" tienen que evaluarse sobre la base de las características objetivas del producto tal como se presenta en la frontera en una sola expedición. Esto conlleva elementos como la inspección ocular, la referencia a documentos y, de ser necesario, nuevas pruebas o análisis (basados en el estado de la mercancía cuando atravesó la frontera).[896] El Canadá aduce que la evaluación de si un artículo incompleto o sin terminar presenta las "características esenciales" del artículo completo o terminado tiene que realizarse sobre la base de las características objetivas de ese artículo, y exclusivamente ese artículo, en el estado en que se presenta a los funcionarios de aduanas en la frontera.[897] No deben tenerse en cuenta expediciones separadas

[892] Primera declaración oral de los Estados Unidos, párrafos 34 a 60; Segunda declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 24. Los Estados Unidos sostienen que con arreglo al SA, las Reglas Generales Interpretativas y las Notas de sección, las mercancías tienen que clasificarse en el estado en que se han importado dentro de la partida que las describa con más exactitud. En virtud de la RGI 2 a), los funcionarios de aduanas tienen que determinar si componentes presentados juntos imparten las características esenciales de un artículo completo o terminado. De lo contrario, los componentes tienen que clasificarse individualmente. Si se considerara que el Decreto Nº 125 es una interpretación válida del SA, se privaría de contenido a varias partidas y subpartidas que describen concretamente los conjuntos, subconjuntos y partes de automóviles (respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 209, 223 y 231 del Grupo Especial).

[893] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 1 del Grupo Especial.

[894] Repuesta de los Estados Unidos a la pregunta 68 del Grupo Especial.

[895] En respuesta a la pregunta 39 del Grupo Especial, el Canadá explica que "la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) tiene por objeto prever situaciones en que *todas* las partes llegan a la frontera en *una sola* expedición. En tales situaciones, todas las piezas que resultan necesarias para formar el artículo se clasifican juntas si presentan las 'características esenciales' de *ese* artículo completo o terminado. Todas las partes sobrantes que no sean necesarias para formar *ese* artículo contenidas en la *misma* expedición se pueden clasificar como partes". En respuesta a la pregunta 113 del Grupo Especial, el Canadá añade que "la Nota explicativa VII declara que no puede tenerse en cuenta 'ninguna operación adicional de acabado' al determinar si un artículo presenta las características esenciales de un artículo completo o sin terminar".

[896] Respuesta del Canadá a las preguntas 68, 125 y 224 del Grupo Especial. Versión escrita de la declaración oral del Canadá en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafos 17 a 20. En respuesta a la pregunta 110 del Grupo Especial, el Canadá se remite también al asunto *CE - Trozos de pollo*, en el que "el Órgano de Apelación confirmó que la clasificación debe basarse en las características objetivas que un artículo presente cuando citó la declaración de la OMA de que 'la clasificación de los productos en el Sistema Armonizado, en su caso, se efectúa siempre sobre la base de las características objetivas *del* producto en el momento de su importación'".

[897] Respuesta del Canadá a la pregunta 110 del Grupo Especial.

que llegan en distintos momentos, o el uso final o el valor del artículo, sino simplemente las características objetivas del producto tal como se presenta en la frontera.

7.561 El Canadá sostiene que los funcionarios de aduanas canadienses realizan, caso por caso, evaluaciones de las partes ya presentadas en conjunto en la frontera, y no fundamentan su clasificación de dichas partes en una fórmula que esté vinculada al número de conjuntos importados. El Canadá destaca que esto es especialmente así en el caso de los vehículos, puesto que constan de un gran número de partes, incluidos los conjuntos y subconjuntos.[898]

7.562 **China** considera importante resaltar que la RGI 2 a) no otorga licencia a las autoridades aduaneras nacionales para clasificar las importaciones de cualquier manera que deseen. Respecto de la primera frase de la RGI 2 a), el artículo debe ser "incompleto o sin terminar". En cuanto a la segunda oración de la RGI 2 a), las partes desmontadas o sin montar todavía deben ser susceptibles de ser montadas para formar el artículo completo dentro de una serie cuidadosamente circunscrita de operaciones de montaje. Así pues, las autoridades aduaneras no podrían invocar la RGI 2 a) para clasificar cualquier grupo de partes o materias como un artículo completo que dichas partes o materias posiblemente pudieran constituir. Con arreglo a los términos de la Nota explicativa VII de la RGI 2 a), la segunda oración se aplica únicamente al "artículo cuyos componentes deban ensamblarse, por ejemplo, por medio de dispositivos de fijación ... o por remachado o soldadura, con la condición, sin embargo, de que se trate solamente de operaciones de montaje". En la práctica real, la serie de productos en el marco del SA a los que puede aplicarse esta circunstancia es bastante limitada.[899]

ii) Criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125

7.563 El párrafo 2) del artículo 21 describe las siguientes tres categorías de criterios para determinar las características esenciales de un vehículo automóvil:

> "a) importación de un conjunto correspondiente a la **carrocería** (incluida la cabina) *y* un conjunto de **motor** a los efectos del montaje de vehículos;
>
> b) importación de un conjunto correspondiente a la **carrocería** (incluida la cabina) *o* de un conjunto de **motor, más un mínimo de otros tres conjuntos** o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos;
>
> c) importación de **un mínimo de cinco conjuntos** o sistemas, distintos del motor, a los fines del montaje de vehículos." (sin negritas ni cursivas en el original)

7.564 Las **Comunidades Europeas** sostienen que aun en el caso de que las partes lleguen en una sola expedición, las medidas no satisfarían la condición de las "características esenciales".[900] Con arreglo al párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, las partes importadas se clasificarán como vehículos completos aunque en la combinación de las partes importadas falten partes o conjuntos esenciales para el funcionamiento y el carácter de un vehículo, tanto más cuanto que no es necesario importar un conjunto en su totalidad, y ni siquiera fabricado en China exclusivamente con partes importadas, para que se considere importado con arreglo al artículo 22 del Decreto Nº 125. Como consecuencia de ello, la importación de una cantidad o un valor relativamente limitado de

[898] Respuesta del Canadá a la pregunta 1 del Grupo Especial.
[899] Respuesta de China a la pregunta 68 del Grupo Especial.
[900] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 113.

partes es suficiente para alcanzar los umbrales establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125 y da lugar a la clasificación de las partes importadas como un vehículo completo.

7.565 Las Comunidades Europeas señalan que a pesar de que el número medio de partes incluidas en un vehículo completo se cifra en miles, con arreglo a las medidas la importación de cinco partes fundamentales de la carrocería del vehículo y seis partes fundamentales del motor será suficiente para hacer que ambos conjuntos se consideren importados y que todas las partes importadas se caractericen como vehículos completos con respecto a un determinado tipo de vehículo.[901]

7.566 Las Comunidades Europeas aducen también que una vez sea efectiva la distinción entre las clases A y B con arreglo al artículo 22 del Decreto Nº 125, cuya entrada en vigor se ha aplazado hasta el 1º de julio de 2008, las partes de automóviles importadas se clasificarán como vehículos completos sobre la base de umbrales mucho más bajos. Por ejemplo, las importaciones de una puerta, un capó de motor, un bloque de motor y una culata bastarán para que la carrocería y el motor del vehículo sean conjuntos considerados importados, y para que las partes importadas se caractericen como vehículos completos.[902]

7.567 Las Comunidades Europeas consideran que el párrafo 2) a) del artículo 21 del Decreto Nº 125 regula los casos en que dos conjuntos principales (la carrocería y el motor del vehículo), sin haberse instalado juntos, se importan a efectos de fabricar un vehículo completo. Esa situación "evidentemente dista mucho de las categorías previstas en la Lista de China examinadas a la luz de las Consideraciones generales del Capítulo 87, con arreglo a las cuales los vehículos incompletos o sin terminar pueden clasificarse con los vehículos completos o terminados desde el montaje en que presenten ya las características esenciales". No hay en la Lista de China ni en las Notas del SA fundamento alguno que permita imponer un arancel distinto del concretamente indicado en las partidas arancelarias de China pertinentes simplemente porque el motor y la carrocería se importen con objeto de su ulterior fabricación e instalación conjunta. Por el contrario, esos productos están sujetos a sus propias y muy específicas partidas, que en términos generales prevén un tipo del derecho consolidado inferior al 10 por ciento para las carrocerías y los motores de que se trate. El hecho de que con arreglo a las medidas la carrocería y el motor del vehículo importados se caracterizarían como un vehículo automóvil completo y quedarían sujetos al tipo del 25 por ciento aplicable a los vehículos completos incluidos en las partidas 87.02 a 87.04 constituye una infracción manifiesta de los tipos del derecho consolidados por China en su arancel de aduanas, y en consecuencia una infracción del artículo II del GATT de 1994.[903]

7.568 Por lo que respecta a los apartados b) y c) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, las Comunidades Europeas destacan que el Capítulo 87 de la Lista de China incluye partidas para categorías intermedias entre vehículos completos y partes de esos vehículos, como las partidas 87.06 (chasis equipado con su motor) y 87.07 (carrocerías (incluidas cabinas)). Esas dos partidas atañen a situaciones en las que algunas partes y accesorios de automóviles ya están instalados juntos con otras partes de esa naturaleza, creando una combinación destinada a su instalación conjunta con otras partes para construir un vehículo completo o entero.[904] Basándose parcialmente en las Notas explicativas de la partida arancelaria 87.06[905], las Comunidades Europeas sostienen que el producto previsto en la

[901] *Ibid.*, párrafo 115, donde se hace referencia a los párrafos 40 y 41 de la Primera comunicación escrita; respuesta a la pregunta 117 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 1.
[902] *Ibid.*; CE - Prueba documental 2.
[903] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 261 a 266.
[904] *Ibid.*, párrafo 155.
[905] Las Notas explicativas de la partida arancelaria 87.06 indican lo siguiente:

partida 87.06 está claramente en una etapa de fabricación muy avanzada, pese a lo cual aún no puede clasificarse como un vehículo completo o terminado. Las Comunidades Europeas consideran que "un chasis equipado con su motor" está comprendido en el ámbito de aplicación de los apartados b) y c) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, y se clasificaría como un "vehículo entero", quedando sujeto al tipo del derecho general del 25 por ciento, en lugar de un tipo del derecho consolidado de entre el 8 y el 20 por ciento en el marco de la partida arancelaria 87.06. Esto constituye una infracción manifiesta de los tipos consolidados por China en su arancel de aduanas, y en consecuencia una infracción del artículo II del GATT de 1994.[906]

7.569 Los **Estados Unidos** sostienen que la interpretación de la RGI 2 a) por China excede de la discreción de que goza una parte contratante para interpretar las Reglas Generales Interpretativas, ya que elimina del examen varias partidas del SA, como las partidas 87.06 y 87.07, que se ocupan de subconjuntos, así como partidas específicas que designan mercancías concretas, como las partidas 84.04 y 84.08.[907]

7.570 Los Estados Unidos aducen que los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125 trascienden lo que se puede considerar debidamente como partes que presentan las "características esenciales" de un vehículo automóvil con arreglo al SA, incluida la aplicación de las Consideraciones generales del Capítulo 87. Tal vez haya unas pocas combinaciones de partes calificadas como Vehículos Considerados Enteros por el artículo 21 que podrían clasificarse debidamente con arreglo al SA como vehículos enteros si se presentan juntas en una expedición en la frontera. Por ejemplo, la carrocería, el chasis-bastidor, la transmisión, el sistema de dirección y ambos ejes (que constituirían un "conjunto principal" y otros cuatro "conjuntos" en el sentido del artículo 21) podrían clasificarse debidamente con arreglo al Sistema Armonizado como un vehículo entero, en función del ejemplo de las Consideraciones generales del capítulo ("un vehículo automóvil sin el motor"). Ahora bien, ello exigiría una evaluación puntual de que los conjuntos y demás partes adicionales eran suficientes para constituir las "características esenciales" de un vehículo automóvil. Pero en la inmensa mayoría de

---

> "Esta partida comprende el conjunto del mecanismo motor, los órganos de transmisión o de dirección, los ejes (con ruedas o sin ellas) montados en el marco del chasis o en la estructura sin carrozar del conjunto chasis carrocería (construcción monocasco) de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. Se trata en realidad de vehículos automóviles o tractores de carretera sin equipar, ni la cabina.
>
> La presencia del capó del motor, del parabrisas, de las aletas, estribos, salpicadero, incluso con los instrumentos, no modifica sin embargo la clasificación de los chasis de esta partida. Por otra parte, quedan comprendidos aquí, tengan o no los neumáticos, dispositivos de carburación, batería y otros dispositivos eléctricos. Sin embargo, si la unión de estos elementos tiene como resultado formar un tractor o un vehículo completo o virtualmente completo, estos conjuntos no están incluidos en esta partida.
>
> Se excluyen igualmente de aquí:
>
> a) Los chasis con el motor, con la cabina, incluso incompleta (por ejemplo, sin asiento) (partidas 87.02 a 87.04) (véase la Nota 3 de este capítulo).
>
> b) Los chasis, incluso equipados con diversos órganos mecánicos, pero sin el motor (partida 87.08)."

[906] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 255 a 260.
[907] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 238 a) del Grupo Especial.

los casos las partes que se consideran vehículos enteros en el artículo 21, incluso si se presentaran juntas en la frontera, podrían clasificarse únicamente como productos intermedios o partes.[908]

7.571 Por lo que respecta al párrafo 2) a) del artículo 21 del Decreto Nº 125, los Estados Unidos sostienen que de conformidad con las clasificaciones de larga data de autoridades aduaneras de todo el mundo, así como con los expertos en clasificación arancelaria de la Secretaría de la OMA, una carrocería de vehículo y un motor de vehículo automóvil, aunque se expidan juntos, tendrían que clasificarse por separado (en las partidas 87.07 y 84.07/84.08). Nunca se podría considerar debidamente que una carrocería o un motor de un vehículo tienen las "características esenciales" de un vehículo automóvil, como tampoco las tendría el artículo combinado teórico de una carrocería y un motor de vehículo.[909]

7.572 Los Estados Unidos consideran que el párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125 plantea la misma situación que el párrafo 2) a) del artículo 21: desafía las convenciones y principios arraigados de clasificar los artículos importados en la condición que presentan en el momento de su importación, como se enuncia en las Reglas Generales de Interpretación y sus Notas explicativas. Una carrocería o un motor de vehículo combinados con cualquiera de los otros 3 conjuntos especificados nunca podría clasificarse debidamente como un artículo con las características esenciales de un vehículo automóvil completo. Por ejemplo, una carrocería de vehículo con frenos, sistema de dirección y eje propulsor, pero sin el motor, no es un vehículo automóvil. Es un surtido desparejado de partes de automóvil. Lo mismo cabe decir de cualquiera de las demás combinaciones contempladas en el párrafo 2) b). La clasificación correcta de cualquier combinación de los conjuntos importados se efectuaría con arreglo al conjunto concreto en su condición en el momento de la importación, clasificándose cada conjunto por separado, incluso si todos los conjuntos fueron expedidos juntos.[910]

7.573 Por lo que respecta al párrafo 2) c) del artículo 21 del Decreto Nº 125, los Estados Unidos sostienen que Clasificar los conjuntos especificados sin una carrocería o un motor como vehículo automóvil completo o, más concretamente, como si tuvieran las "características esenciales" de un vehículo automóvil completo lleva incluso más lejos los arraigados principios y convenciones de la clasificación arancelaria. Nunca podría considerarse que alguno de estos conjuntos, aunque se les clasifique juntos como un solo artículo, poseen las "características esenciales" de un vehículo automóvil completo y, en consecuencia, nunca podrían clasificarse como tales.[911]

7.574 El **Canadá** observa que el párrafo 2) c) del artículo 21 del Decreto Nº 125 dispone que las partes de un vehículo se caracterizarán como un vehículo completo si un determinado número de conjuntos se consideran importados (evaluación que se efectúa por separado con arreglo al artículo 22), en función de tres umbrales distintos: a) carrocería y motor; b) carrocería o motor más otros tres conjuntos (chasis-bastidor, sistema de dirección, transmisión, sistema de frenos, eje propulsor y eje sin tracción); y c) cinco o más conjuntos de otra índole. Por lo que respecta al primer umbral, el Canadá sostiene que los elementos deben clasificarse por separado (es decir, la carrocería en la partida 87.07 y el motor en la partida 84.07). Por lo que respecta al umbral b), el Canadá considera que si el conjunto principal es el motor, esas combinaciones podrían en el mejor de los casos constituir un chasis equipado con su motor en la partida 87.06, y ello únicamente si el chasis fuera uno de los demás conjuntos; no obstante, en todas las demás combinaciones, cada artículo debe clasificarse por separado (es decir, la carrocería en la partida 87.07, el motor en la partida 84.07, y los

[908] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 117 del Grupo Especial.
[909] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128 del Grupo Especial.
[910] *Ibid.*
[911] *Ibid.*

demás conjuntos en la partida 87.08). Por lo que respecta al tercer umbral c), el Canadá opina que, con independencia de las combinaciones, cada artículo debe clasificarse por separado en la subpartida adecuada de la partida 87.08.[912]

7.575 El Canadá opina que China no ha demostrado la existencia de una práctica ulteriormente seguida de otros Miembros que respalde su método de clasificar las partes y los vehículos automóviles y que podría ser pertinente al interpretar el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. Reconoce que China ha presentado algunas prácticas relacionadas con las proposiciones de que 1) cuando en una expedición en la frontera se presentan partes que constituyen todas o prácticamente todas las partes necesarias para montar un producto completo, esas partes pueden clasificarse como ese producto completo; y que 2) cuando una expedición incluye la mayoría de las partes necesarias para montar un producto completo, esas partes pueden clasificarse individualmente como ese vehículo entero si se determina que las presentadas representan las "características esenciales" del producto terminado.[913] Sin embargo, China no ha demostrado que un Miembro de la OMC puede considerar que las partes presentan las características esenciales del vehículo completo basándose en los umbrales de volumen establecidos en las medidas. Por consiguiente, el Canadá considera que el único elemento de las medidas que podría constituir una clasificación aduanera aceptada es la clasificación de las partes como un vehículo completo cuando esas partes, contenidas en una sola expedición, representan la inmensa mayoría de las partes necesarias, y en consecuencia presentan las características esenciales de un vehículo entero de conformidad con la RGI 2 a).[914] Las medidas clasifican las partes de manera contraria a lo dispuesto en el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[915]

7.576 **China** aduce que todas las diferentes combinaciones de partes y componentes de automóviles que se presentan en el artículo 21 del Decreto Nº 125 dan por resultado un artículo incompleto que se puede identificar claramente como un vehículo automóvil, y que dichas combinaciones tienen por consiguiente las características esenciales de un vehículo automóvil con arreglo a la RGI 2 a).[916]

7.577 China sostiene que hay diversos factores que las autoridades aduaneras tienen en cuenta al evaluar si un artículo incompleto o sin terminar presenta las características esenciales de un artículo completo o terminado. Con respecto a las máquinas, como los vehículos automóviles, una de las principales consideraciones es si el artículo incompleto o sin terminar es *reconocible* como ese tipo de

[912] Respuestas del Canadá a las preguntas 117 y 128 del Grupo Especial. El Canadá hace referencia a un gráfico que, según aduce, establece cuál es la aplicación adecuada de la RGI 1 y las partidas pertinentes a las diversas combinaciones de conjuntos que se consideran importados que con arreglo a las medidas son suficientes para caracterizar partes como un vehículo completo (véase el gráfico que figura en la página 20 de la Segunda comunicación escrita del Canadá). El gráfico demuestra que sólo en unos pocos casos (las últimas tres líneas), aun suponiendo que todas las partes integradas en un conjunto considerado importado sean importadas y estén comprendidas en una sola expedición, las partes caracterizadas como vehículos completos con arreglo al párrafo 2) del artículo 21 podrían clasificarse debidamente como vehículos enteros con arreglo al SA. En todos los demás casos, las medidas no siguen la clasificación del SA, y como consecuencia de ello la carga impuesta en virtud de las medidas, aunque pudiera caracterizarse debidamente como un derecho de aduana propiamente dicho, infringe el artículo II del GATT de 1994 (Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 48 a 51).

[913] El Canadá se remite a la RGI 2 a); Primera comunicación escrita de China, párrafos 81 a 103; China - Pruebas documentales 14, 16 a 20 y 43.

[914] El Canadá señala que a menudo se denomina a esas expediciones de partes juegos de piezas CKD o SKD.

[915] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 52 a 55.

[916] Respuesta de China a la pregunta 117 del Grupo Especial.

máquina una vez montada.[917] El criterio de las características esenciales no requiere la presencia de todos los componentes que sean "esenciales" para el uso o funcionamiento de la máquina en su forma terminada.[918]

7.578 China opina, además, que el hecho de que determinados conjuntos sólo constituyan una parte del valor del vehículo automóvil montado no significa necesariamente que esos conjuntos no presenten, en su totalidad, las características esenciales de un vehículo automóvil. La relación entre un conjunto en particular y el valor del vehículo montado será distinta de un vehículo a otro. Mientras que una relación de partes importadas superior a un determinado valor puede indicar que esas partes presentan las características esenciales del artículo completo, el hecho de que la relación de las partes importadas sea inferior a un cierto valor no es necesariamente determinante por lo que respecta al criterio de las características esenciales.

7.579 El **Grupo Especial** comienza su análisis examinando la opinión de las Comunidades Europeas y el Canadá de que una combinación de partes de automóviles, "un chasis equipado con su motor", que está clasificada en la partida arancelaria 87.06 de la Lista de China, estaría comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125 y quedaría sujeta a los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles, en infracción del artículo II del GATT de 1994.[919]

7.580 El párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125 estipula que la siguiente categoría de combinaciones de partes de automóviles presenta las características esenciales de un vehículo automóvil:

> "importación de un conjunto correspondiente a la **carrocería** (incluida la cabina) *o* de un conjunto de **motor**, **más un mínimo de otros tres conjuntos** o sistemas, a los efectos del montaje de vehículos" (sin cursivas ni negritas en el original).

7.581 Por consiguiente, una de las combinaciones de partes de automóviles comprendidas en el ámbito de esa disposición podría ser "el *motor* más un mínimo de otros tres conjuntos o sistemas" entre el conjunto del *chasis*, el conjunto de transmisión, el conjunto del eje motor, el conjunto del eje sin tracción, el sistema de dirección y el sistema de frenado. Por tanto, si "*un chasis equipado con su motor*" se importara con al menos otros dos conjuntos, equipados o no, estaría ciertamente comprendido en el ámbito de aplicación del párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125 y en consecuencia se clasificaría como un "vehículo automóvil". China no lo discute.[920]

---

[917] China presenta tres pruebas documentales extraídas de la práctica aduanera de los Estados Unidos en las que se utilizó el criterio del producto "reconocible": China - Pruebas documentales 42, 43 y 44.

[918] Respuesta de China a la pregunta 117 del Grupo Especial. China hace referencia a su Prueba documental 14, concerniente a la determinación de clasificación de camionetas incompletas.

[919] Los Estados Unidos consideran que estaría comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 2 a) del artículo 21 del Decreto Nº 125.

[920] Véase la respuesta de China a la pregunta 131 del Grupo Especial. China no responde concretamente a una petición del Grupo Especial de que formule observaciones sobre la declaración de las Comunidades Europeas, en su Primera comunicación escrita, de que "un chasis equipado con su motor", que está clasificado en la partida arancelaria 87.06, está comprendido en el ámbito de aplicación de los apartados b) y c) del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125. China sostiene que el argumento de las Comunidades Europeas se basa en la presuposición de que la Nota explicativa de la partida 87.06 es vinculante en cuanto a lo que constituye las características esenciales de un vehículo automóvil. Esta cuestión se aborda en los párrafos 7.585 y 7.586 *infra*.

7.582 Recordamos la observación de la Secretaría de la OMA, expuesta más arriba, de que el Capítulo 87 plantea un problema excepcional en el sentido de que contiene las partidas arancelarias 87.06 y 87.07, correspondientes a productos intermedios entre vehículos automóviles completos y partes y componentes de esos vehículos. Tenemos asimismo presente el principio de que la RGI 2 a) tiene que aplicarse en conjunción con la RGI 1, lo que significaría, en el caso de las partidas 87.06 y 87.07, que si las partes de automóviles importadas en una sola expedición, tal como se "present[an]", se ajustan a la descripción de una de esas dos partidas, tendrían que clasificarse en una de las dos de conformidad con la RGI 1.

7.583 La partida arancelaria 87.06 y la Nota explicativa de la partida disponen lo siguiente:

> "87.06 Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
>
> Esta partida comprende el conjunto del mecanismo motor, los órganos de transmisión o de dirección, los ejes (con ruedas o sin ellas) montados en el marco del chasis o en la estructura sin carrozar del conjunto chasis carrocería (con sujeción monocasco) de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. Se trata en realidad de vehículos automóviles ... sin equipar con la caja, ni la cabina."

7.584 Por tanto, el texto de la partida arancelaria 87.06, en el contexto de la Nota explicativa de la partida, pone de manifiesto que un "chasis equipado con su motor", equipado con el conjunto de transmisión, el sistema de dirección y los conjuntos de ejes está comprendido en el ámbito de la partida arancelaria 87.06. Sin embargo, con arreglo al párrafo 2) b) del artículo 21 del Decreto Nº 125 se consideraría que ese mismo "chasis equipado con su motor", con el conjunto de transmisión, el sistema de dirección y los conjuntos de ejes presenta las características esenciales de un vehículo automóvil, por lo que se clasificará en las partidas arancelarias para los vehículos automóviles (87.02-87.05) en lugar de la partida arancelaria 87.06, como requiere la RGI 1. Esto significa que el párrafo 2) b) del artículo 21 requiere que un "chasis equipado con su motor", con el conjunto de transmisión, el sistema de dirección y los conjuntos de ejes, se clasifique siempre como un vehículo automóvil, de manera incompatible con los términos de la partida arancelaria 87.06.

7.585 China aduce a este respecto que la posición de las Comunidades Europeas presupone que la Nota explicativa de la partida arancelaria 87.06 es vinculante por lo que respecta a las características esenciales de un vehículo automóvil. En opinión de China, las Notas explicativas no forman parte del SA y no son en absoluto vinculantes.[921]

7.586 El Grupo Especial no considera que los argumentos de las Comunidades Europeas presupongan necesariamente que la Nota explicativa de la partida arancelaria 87.06 es vinculante en cuanto a lo que constituye las características esenciales de un vehículo automóvil. Las Comunidades Europeas se han remitido al texto de la Nota explicativa de la partida 87.06 en respaldo de su opinión de que "un chasis equipado con su motor" en el marco de la partida arancelaria 87.06 está comprendido en el ámbito de aplicación de los apartados b) y c) del párrafos 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125.[922] Recordamos, además, que al interpretar una expresión arancelaria en litigio, el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, también examinó, entre otras cosas, si un significado propuesto de dicha expresión podría derivarse de las Notas explicativas pertinentes de un capítulo

[921] China se remite al informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 214, nota 416.

[922] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 255. Las Comunidades Europeas afirman que la Nota explicativa de la partida arancelaria 87.06 es *especialmente interesante* antes de citar el texto mismo de dicha Nota (sin cursivas en el original).

del SA, así como de una partida arancelaria.[923] Por tanto, basándonos en los términos de la partida arancelaria 87.06 considerados en su contexto y en los tipos de combinaciones de partes de automóviles comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 2) b) del artículo 21, concluimos que la aplicación del párrafo 2) b) del artículo 21 tendría necesariamente por resultado que "un chasis equipado con su motor", en el sentido de la partida arancelaria 87.06, se clasificara como un vehículo automóvil completo.

7.587 China también señala que las propias Comunidades Europeas han clasificado como un vehículo completo un vehículo incompleto y sin montar al que le faltaba sustancialmente más que "los neumáticos y la batería" a que se hace referencia en el ejemplo que figura en las Notas del Capítulo 87.[924] Sin embargo, una decisión sobre clasificación de otro Miembro, con independencia de que sea o no correcta con arreglo a las normas pertinentes en materia de clasificación, no justificaría un elemento de las medidas en litigio que sea incompatible con los términos de la partida arancelaria 87.06 y, en consecuencia, con las concesiones de China contenidas en esa partida.

7.588 En resumen, constatamos que el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125 contiene un elemento que necesariamente daría lugar a que "un chasis equipado con su motor", en el sentido de la partida arancelaria 87.06, se clasificara como un vehículo automóvil completo, por lo que se le impondría el tipo arancelario aplicable a un vehículo automóvil, de manera incompatible con las concesiones de China contenidas en las partidas arancelarias de la Lista de China.

iii) Criterio para determinar las características esenciales con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125

7.589 El párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 dispone lo siguiente:

> "3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total de un vehículo completo del mismo modelo. Este criterio entrará en vigor el 1º de julio de 2006".[925]

7.590 Las **Comunidades Europeas** consideran que el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 establece un criterio que ni siquiera remotamente puede asociarse con la clasificación básica de los productos en el Capítulo 87 de la Lista de China y el SA. Ese criterio ni siquiera trata de utilizar términos técnicos para encubrir la incompatibilidad entre las medidas y la Lista de China y, por tanto, el artículo II del GATT de 1994. Un criterio del 60 por ciento del precio global de las partes no sólo

[923] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 196 y 214, donde también se cita la referencia del Grupo Especial a la constatación pertinente a ese respecto que figura en el informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 89.

[924] Respuesta de China a la pregunta 131 del Grupo Especial, donde se hace referencia a la Prueba documental 14 presentada por China.

[925] La entrada en vigor de este tercer criterio se ha aplazado hasta el 1º de julio de 2008 (Boletín conjunto de la CGA Nº 38, de 5 de julio de 2005) (Prueba documental conjunta 28). En respuesta a la pregunta del Grupo Especial concerniente al aplazamiento de ese criterio, China ha explicado que se debe principalmente a la complejidad administrativa que entraña implantar este criterio concreto, y que cuando los fabricantes de automóviles y los funcionarios de aduanas hayan adquirido ya más experiencia en la aplicación del Decreto Nº 125, y hayan establecido una base firme de mantenimiento de registros y presentación de informes para la administración de la medida, será más fácil que los fabricantes y las autoridades aduaneras determinen y contabilicen el valor de las partes y componentes importados (respuesta de China a la pregunta 59 del Grupo Especial). Además, por lo que respecta a la naturaleza concreta de la complejidad de la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125, China sostiene que la dificultad específica con que tropiezan las aduanas es cómo identificar el justo valor de las partes (respuesta de China a la pregunta 170 del Grupo Especial).

significa que las partes no están necesariamente instaladas y/o equipadas juntas, sino también que pueden faltar partes fundamentalmente importantes. Las Comunidades Europeas opinan que esto constituye una infracción manifiesta del artículo II del GATT de 1994, ya que se impone el derecho aplicable a vehículos enteros a partes de automóviles que con arreglo a la Lista de China están sujetas a un arancel del 10 por ciento o menos.[926]

7.591 Según las Comunidades Europeas, es evidente que los ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 no operan en función del precio global de las partes, que es un concepto totalmente ajeno a la clasificación aduanera. Como reconoce la propia China, las combinaciones de partes importadas que alcanzarán el umbral del 60 por ciento variarán de un modelo a otro, y también variarán en función de la evolución respectiva de los precios de las partes de automóviles en China y el extranjero.[927] Por tanto, las Comunidades Europeas consideran que es imposible incluso intentar una comparación razonable entre los ejemplos del Capítulo 87 del SA y el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125, porque se basan en criterios totalmente distintos, que en el segundo caso no guardan relación alguna con reglas aduaneras.[928] En lugar de ello, las partes deben clasificarse en las partidas aplicables a cada una de ellas.[929]

7.592 Los **Estados Unidos** sostienen que los artículos importados nunca se clasifican debidamente con arreglo a su valor, y que las Reglas Generales de Interpretación no prevén esta forma de clasificación. La clasificación aborda las cualidades físicas y en ocasiones la función del artículo sin tener nunca en cuenta su valor o su valor relativo con respecto a la naturaleza o finalidad de la mercancía terminada.[930]

7.593 El **Canadá** sostiene que no hay en el SA nada que sugiera que pueda utilizarse el valor para clasificar los productos.[931] Como consecuencia de ello, la aplicación del párrafo 3) del artículo 21 lleva inevitablemente a imponer derechos sobre la base de una clasificación incorrecta, y en consecuencia infringe el artículo II del GATT de 1994.[932]

7.594 El Canadá considera que China no ha demostrado la existencia de una práctica común y coherente en el sentido de que los umbrales de valor pueden utilizarse como instrumento de clasificación.[933] A juicio del Canadá, el valor del contenido importado se utiliza debidamente sólo para determinar el origen de productos importados; no para determinar su clasificación arancelaria. En consecuencia, sostiene el Canadá, la categoría del umbral del 60 por ciento por valor se aplica erróneamente a la clasificación de partes, que en la mayoría de los casos deberían clasificarse en la partida 87.08.[934]

7.595 **China** sostiene que el valor de las partes y componentes en relación con el valor del artículo terminado es un factor al que las autoridades aduaneras recurren al aplicar el criterio de las

---

[926] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 276 y 277; Segunda comunicación escrita, párrafo 116.

[927] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 116, donde se hace referencia a la respuesta de China a la pregunta 64 del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas también se remiten a sus Pruebas documentales 5 a 11.

[928] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 117 del Grupo Especial.

[929] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 218 del Grupo Especial.

[930] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 128 del Grupo Especial.

[931] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 48.

[932] *Ibid.*

[933] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 54, nota 60.

[934] Respuesta del Canadá a la pregunta 128 del Grupo Especial.

características esenciales en el marco de la RGI 2 a).[935] El criterio del umbral del 60 por ciento en virtud del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 refleja este aspecto del criterio de las características esenciales. China estima que un grupo de partes y componentes importados que cumpla este umbral será forzosamente identificable como un vehículo automóvil, y posee por lo tanto las características esenciales de un vehículo automóvil.[936]

7.596 China señala que si bien el Canadá y las Comunidades Europeas insisten en que el valor de las partes y componentes importados nunca es una consideración pertinente al aplicar el criterio de las características esenciales, ciertas determinaciones de la Aduana de los Estados Unidos se refieren expresamente al valor como factor.[937] China se refiere a una clasificación arancelaria estadounidense de juegos de pistolas incompletas desmontados procedentes de Austria, y a una clasificación arancelaria relativa a un vagón de ferrocarril incompleto en la cual, según China, la Aduana de los Estados Unidos considero que el valor era un elemento pertinente para determinar las características esenciales.[938]

El "valor" como criterio para la determinación de las características esenciales

7.597 El **Grupo Especial** se centrará en primer lugar en el argumento de los reclamantes de que el "valor" no es un criterio válido para la clasificación arancelaria.[939] Los reclamantes aducen que no hay en el SA, incluidas las Reglas Generales Interpretativas, ni en el Capítulo 87 de la Lista de China, nada que sugiera que pueda utilizarse el valor para clasificar los productos. Convenimos en que en la Lista de China, en el SA, en las Reglas Generales Interpretativas o en las *Notas explicativas* pertinentes no hay referencia alguna al "valor". Aunque no creemos que la falta de referencias al "valor" como criterio de clasificación en las normas de clasificación pertinentes demuestre en y por sí misma que el valor en cuanto tal no puede constituir un criterio para determinar las características esenciales de un producto completo, si nos parece que arroja dudas sobre si es razonable utilizar el "valor" como criterio en el criterio de las características esenciales.[940]

7.598 China aduce que el valor del artículo incompleto en relación con el valor del artículo completo es uno de los factores que las autoridades aduaneras aplican al evaluar las características esenciales de un artículo incompleto o sin terminar. En apoyo de su afirmación, China hace referencia a dos decisiones sobre clasificación de la Aduana de los Estados Unidos en las que se menciona el término "valor".

---

[935] Respuesta de China a la pregunta 64 del Grupo Especial.

[936] Respuesta de China a la pregunta 102 del Grupo Especial.

[937] China se remite a sus Pruebas documentales 16 y 45, a las respuestas de las Comunidades Europeas a la pregunta 91 del Grupo Especial y a las respuestas del Canadá a la pregunta 34 del Grupo Especial.

[938] Respuesta de China a la pregunta 117 del Grupo Especial.

[939] Véanse los párrafos 7.590 a 7.593 *supra*.

[940] En ese contexto, el Grupo Especial toma nota de la declaración de Australia, tercero participante en esta diferencia, de que el valor de los productos no tiene lugar en un sistema de clasificación comercial internacional objetivo (respuesta de Australia a la pregunta 19 del Grupo Especial). Según Australia, como "los valores son subjetivos y pueden cambiar en función de factores tales como la estación, la moda, los tipos de cambio o el precio de los combustibles", esto podría dar lugar a una clasificación incoherente de mercancías procedentes de distintas fuentes que en lo esencial son las mismas.

Observamos, además, que el anexo 2 del Decreto Nº 125 ("Partes de automóviles incluidas en los conjuntos o sistemas") dispone lo siguiente: "El presente anexo, *Partes de automóviles incluidas en los conjuntos o sistemas*, tiene por principal objetivo la aclaración de las partes incluidas en los conjuntos y los sistemas con el fin de verificar el carácter de vehículo completo. Dichas partes se delimitan de acuerdo con los siguientes principios: 1) la independencia *funcional* y 2) *las fases distintivas y separadas del conjunto* ..." (sin cursivas en el original).

7.599 En primer lugar, China se refiere a una decisión sobre clasificación de la Aduana de los Estados Unidos en la que se mencionó el "valor" al aplicar el principio de la RGI 2 a) para determinar las características esenciales de una pistola.[941] Observamos que la Aduana de los Estados Unidos, en efecto, observó que "la naturaleza del artículo, su volumen, cantidad o valor pueden tomarse en cuenta en una determinación de las características esenciales". No está claro, sin embargo, si la Aduana de los Estados Unidos quería decir que todos esos criterios eran pertinentes juntos o individualmente, y si el valor podía tenerse en cuenta, y en qué modo, al determinar las características esenciales de una pistola completa en aquel caso. El texto de la decisión no indica que la Aduana de los Estados Unidos basara su determinación clasificatoria en el valor de un juego de pistolas sin montar en el que faltaba una parte que se preveía importar, a pesar de su referencia al valor, entre otras cosas, en la decisión. Antes bien, demuestra que la decisión se basó en el hecho de que los juegos de pistolas sin montar, aunque faltara la caja de mecanismos, constituían el conjunto de partes componentes distintivas que establecía su identidad como lo que era, una pistola completa o terminada.

7.600 Tomamos nota asimismo de la referencia que China hace a otra clasificación de la Aduana de los Estados Unidos concerniente a una serie de componentes soldados entre sí para formar la carrocería del vehículo (consistente en la sección central a la que se añaden otros componentes), es decir, si debe clasificarse como un vagón de mercancías de ferrocarril o de tranvía sin terminar que presenta las características esenciales del vagón de ferrocarril o de tranvía terminado.[942] Sin embargo, del texto de la decisión no se desprende si el valor se tuvo en cuenta, y de qué manera, al decidir que el producto importado constituía un vagón de mercancías de ferrocarril o de tranvía clasificable como el producto terminado correspondiente. El valor de las partes importadas en cuestión (57 por ciento) se mencionó como parte de la descripción de los elementos de hecho del asunto: "*Se indica* que la carrocería importada representa un 57 por ciento del valor total de la carrocería completa" (sin cursivas en el original). La decisión, publicada en forma de decisión clasificatoria previa a solicitud de un importador, no entra en detalles sobre el fundamento de su conclusión. Dadas esas circunstancias, no disponemos de información suficiente para concluir si la Aduana de los Estados Unidos recurrió al valor en sí mismo como criterio independiente para la determinación de las características esenciales, como ocurre en el marco del párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125.[943]

7.601 Dado nuestro examen *supra* de las decisiones de clasificación de la Aduana de los Estados Unidos citadas por China, y habida cuenta de que ni en el texto de la Lista de China, ni en el SA ni en sus instrumentos interpretativos[944] figura referencia alguna al "valor" como criterio de clasificación, cabe preguntarse si el "valor", tal como China lo ha adoptado por lo que respecta al criterio de las características esenciales con arreglo a las medidas, puede considerarse como un criterio compatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista.

7.602 A este respecto, la determinación de las características esenciales sobre la base del "valor del producto incompleto *en relación con* el valor del producto completo" consagrada en el párrafo 3) del

[941] Servicio de Aduanas y Protección de las Fronteras de los Estados Unidos, *Tariff Classification of Incomplete, Unassembled Pistols from Austria*, NY M83114, 10 de mayo de 2006 (China - Prueba documental 16).

[942] Aduana de los Estados Unidos, *Tariff Classification of Railway Freight Car Body*, HQ 081691, 18 de enero de 1989 (China - Prueba documental 45).

[943] Tomamos nota además de la opinión del Canadá de que el "valor" es generalmente una noción asociada a las normas de origen, no a la clasificación arancelaria.

[944] El Grupo Especial toma nota asimismo de la declaración de Australia, participante en el presente procedimiento en calidad de tercero, de que la práctica de las aduanas australianas en relación con la regla de las características esenciales pone de manifiesto que el valor de las partes en relación con el valor del producto completado es irrelevante (declaración oral de Australia, párrafo 24).

artículo 21 del Decreto Nº 125 requeriría disponer de información específica sobre "el valor de un producto completo", en la presente diferencia el de un vehículo completo. Esto significa que un importador debería conocer, en el momento de la importación, el valor exacto del producto completo en el que en última instancia se incorporará, junto con productos nacionales y/o productos importados, en el territorio del Miembro importador, el artículo incompleto presentado a efectos de clasificación. Esto es algo que aparentemente les resultaría difícil, cuando no imposible, a los importadores. En particular, como se indica en el párrafo 7.362 *supra*, las pruebas de que disponemos nos indican que las partes de automóviles están más normalizadas, y en consecuencia pueden usarse de manera intercambiable en distintos modelos de vehículos, lo que hace que la identificación de un modelo de vehículo específico en cuya fabricación se incorporarán determinadas partes de automóviles resulte innecesariamente restrictiva del comercio. De hecho, la propia China reconoce las dificultades asociadas a la aplicación del criterio del valor con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125. Al explicar el aplazamiento de la entrada en vigor de dicha disposición hasta 2008, China sostiene que la razón de la demora radica en las dificultades con que la aduana tropieza para identificar el valor justo de las partes.[945] Concluimos, por consiguiente, que el criterio del valor no limita necesariamente la determinación de las características esenciales a la evaluación de las partes importadas en una sola expedición.[946] En esa medida, el criterio del valor con arreglo al párrafo 3) del artículo 21 es incompatible con el principio establecido en la RGI 2 a).

Criterios para la determinación de las características esenciales con arreglo a los párrafos 2) y 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125

7.603 Pasamos ahora al argumento de las Comunidades Europeas de que como las combinaciones de partes importadas que alcanzarán el umbral del 60 por ciento variarán de un modelo a otro, y variarán también en función de la evolución respectiva de los precios de las partes de automóviles en China y en el extranjero[947], es imposible siquiera intentar una comparación razonable entre los ejemplos del Capítulo 87 del SA y el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125, porque se basan en criterios completamente distintos, de los que el último no guarda relación alguna con las reglas aduaneras. Convenimos en que, dependiendo del modelo de vehículo, el 60 por ciento de un vehículo automóvil, en valor, podría significar distintas combinaciones de partes de ese vehículo automóvil. China no lo niega.

7.604 China aduce, no obstante, que una proporción de partes importadas que exceda de un valor determinado podría indicar que esas partes presentan las características esenciales del artículo completo.[948] Según China, un grupo de partes y componentes importados que alcance el umbral del 60 por ciento será *necesariamente identificable* como un vehículo automóvil, por lo que presentará las características esenciales de un vehículo automóvil.[949] No vemos con claridad cuál es el fundamento de la posición de China, especialmente habida cuenta de su argumento sobre las razones en que se

[945] Véase la nota 925 *supra* y la respuesta de China a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[946] Véase el párrafo 7.524, en el que el Grupo Especial afirmó que examinaría la alegación de los reclamantes, en esta sección, sobre el supuesto de que esos criterios se apliquen a partes de automóviles importadas en una sola expedición. Por consiguiente, en la medida en que un determinado criterio para determinar las características esenciales, por su propia naturaleza, no puede aplicarse a las partes de automóviles importadas en una sola expedición, lo que constituye el supuesto en que se basa el análisis del Grupo Especial en esta sección, dicho criterio es incompatible con el principio establecido en la RGI 2 a).

[947] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 116, donde se hace referencia a la respuesta de China a la pregunta 64 del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas se remiten también a sus Pruebas documentales 5 a 11.

[948] Respuesta de China a la pregunta 64 del Grupo Especial.

[949] Respuesta de China a la pregunta 102 del Grupo Especial (sin cursivas en el original). Véase también el párrafo 7.595 *supra*.

basa el criterio establecido en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125. China ha observado, con respecto a los criterios establecidos en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, que en lo relativo a las máquinas, como los vehículos automóviles, una consideración principal para la determinación de las características esenciales es si el artículo incompleto o sin terminar es *identificable* como ese tipo de máquina *cuando ha sido montado*.[950] El argumento de China en este contexto implica que la determinación de si las partes de un vehículo automóvil son "identificables" como un vehículo automóvil completo se basa en la apariencia física de las partes presentadas a efectos de clasificación. Esta consecuencia de los argumentos de China queda respaldada por su propia declaración de que "China estima que todas las diferentes combinaciones de partes y componentes de automóviles que se presentan en el artículo 21 del Decreto Nº 125 dan por resultado un artículo incompleto que se puede *identificar claramente* como un vehículo automóvil".[951] Entendemos que para que las partes, en particular las máquinas, como destaca la propia China, se puedan "identificar claramente" como el producto completo, deberán tener la apariencia física del producto completo.

7.605 Además, en un esfuerzo por explicar el concepto "identificable", China se remite a determinadas decisiones clasificatorias de la Aduana de los Estados Unidos concernientes a las características esenciales de productos incompletos presentados.[952] Esas decisiones también ponen de manifiesto que "identificable", en cuanto que criterio para la determinación de las características esenciales, alude a la apariencia física de un producto cuando se presenta a las autoridades aduaneras. Basándose en el examen de los elementos o partes específicos de un producto (por ejemplo, excavadoras incompletas, un vehículo automóvil con tracción a las cuatro ruedas sin su motor y transmisión y una centrifugadora importada sin el motor, las válvulas y los diversos elementos y mandos electrónicos) presentado a efectos de clasificación, la Aduana de los Estados Unidos ha decidido si esas partes son identificables como el producto completo y en consecuencia presentan las características esenciales del producto completo.[953]

7.606 Considerándolo una vez más a la luz de esas circunstancias, no nos persuade el argumento de China de que un grupo de partes y componentes importados que alcance "el umbral del 60 por ciento" será *necesariamente identificable* como un vehículo automóvil.[954] Como se indica más arriba, varias

---

[950] Respuesta de China a la pregunta 102 del Grupo Especial. Además, en respuesta a la pregunta 117 b) del Grupo Especial, China se remite a determinadas decisiones de clasificación de la Aduana de los Estados Unidos en la que se utilizó el criterio de lo "reconocible" (China - Pruebas documentales 42, 43 y 44). En el párrafo 7.605 se detalla el examen por el Grupo Especial del argumento de China relativo a esas decisiones.

[951] Respuesta de China a la pregunta 117 b) del Grupo Especial.

[952] *Ibid.*, donde se hace referencia a las Pruebas documentales 42, 43 y 44 presentadas por China.

[953] Por ejemplo, en una decisión sobre clasificación concerniente a retroexcavadoras desmontadas, la Aduana de los Estados Unidos razonó que "en este caso, una retroexcavadora incompleta o sin terminar se clasificaría como una excavadora si presenta las características esenciales de una excavadora. La excavadora incompleta o sin terminar debe ser *identificable fácilmente como excavadora* ..." (sin cursivas en el original) (Aduana de los Estados Unidos, *Tariff Classification of Knocked-Down Backhoe Excavators*, HQ 086555, 16 de abril de 1990) (China - Prueba documental 42). En otra decisión sobre clasificación, la Aduana de los Estados Unidos constató, remitiéndose a su anterior resolución clasificatoria, que "en el caso de las máquinas, '*la naturaleza del artículo* es generalmente determinante. Para que un artículo presente las características esenciales de una máquina, deberá ser *identificable como esa máquina*' ... Incluso sin el equipo añadido en los Estados Unidos, [un conjunto para centrifugadora procedente de Italia] es *identificable como una centrifugadora*, por lo que la RGI 2 a) es aplicable" (sin cursivas en el original) (Aduana de los Estados Unidos, *Tariff Classification of Centrifuge Assembly from Italy*, NY H80093, 4 de mayo de 2001) (China - Prueba documental 44).

[954] El Grupo Especial también observa que la noción de "identificable" en cuanto tal no figura en el SA ni en sus notas interpretativas. Aunque no nos estamos pronunciando sobre si "identificable" es en sí mismo un

combinaciones de partes de automóviles caracterizadas como un vehículo completo de conformidad con el umbral del 60 por ciento del valor establecido en el párrafo 3) del artículo 21 no serían necesariamente los mismos tipos de combinaciones de partes de automóviles comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, que China aduce constituyen los tipos de combinaciones de partes de automóviles que son identificables como un vehículo automóvil completo. Por consiguiente, y dado que China ha definido el alcance de las partes de automóviles que son "identificables" como un vehículo completo exponiendo las combinaciones físicas específicas de las partes de automóviles, se sigue lógicamente que cualquier otra combinación de partes de automóviles que no alcance el nivel de la combinación de partes de automóviles a que se hace referencia en el párrafo 2) del artículo 21 no es identificable como un vehículo completo con arreglo a las medidas. Dado que determinados conjuntos de partes de automóviles que satisfacen el criterio del 60 por ciento del valor establecido en el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125 no estarán comprendidas entre las combinaciones de partes de automóviles especificadas en el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125, no creemos que el criterio del 60 por ciento del valor establecido por las medidas de China ofrezca un criterio válido para determinar las características esenciales por lo que respecta a las partes de automóviles.

7.607 Constatamos, por consiguiente, que el criterio del valor enunciado en el párrafo 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125, considerado, entre otras cosas, en relación con el criterio empleado con arreglo a las medidas sobre la base de combinaciones específicas de partes de automóviles (es decir, el párrafo 2) del artículo 21 del Decreto Nº 125), pone de manifiesto la falta de coherencia y objetividad entre distintos criterios contenido en las mismas medidas. Al llegar a esa conclusión no estamos sugiriendo que un Miembro no puede aplicar más de un criterio para determinar las características esenciales. Lo que opinamos es que si un Miembro establece más de un criterio a efectos de determinar las características esenciales de un producto completo, deberá asegurarse de que esos criterios sean lógicos, coherentes y objetivos.[955]

iv) Los criterios relativos a los conjuntos considerados importados con arreglo al artículo 22 del Decreto Nº 125

7.608 El artículo 22 del Decreto Nº 125 dispone lo siguiente:

> "Artículo 22 Las partes de automóviles importadas se caracterizarán como conjuntos o sistemas en cualquiera de los siguientes casos:
>
> 1) importación de un juego completo de partes para el armado de conjuntos o sistemas;
>
> 2) importación de partes fundamentales o subconjuntos a los efectos de armar conjuntos o sistemas, siempre que la cantidad de las partes fundamentales o subconjuntos alcance o supere el nivel especificado en los anexos 1 y 2[956]; o

---

criterio válido para la determinación de las características esenciales, observamos que los Miembros podían definir el alcance de la noción "identificable" de manera que no corresponde a las características esenciales de un producto completo. En esos casos, la aplicación de la noción de "identificable" como criterio podía resultar en una determinación arbitraria y artificial de las características esenciales de un producto completo.

[955] El Grupo Especial considera que al asegurarse de que esos criterios sean lógicos, coherentes y objetivos los Miembros contribuirían a promover el principal objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC, a saber, "la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio".

[956] A partir del 1º de julio de 2008 se aplicarán umbrales de cantidad inferiores a las partes fundamentales identificadas como de clase A en el anexo I del Decreto Nº 125. Si se alcanzan esos umbrales el

3) cuando el precio total de las partes importadas represente como mínimo un 60 por ciento del precio total del correspondiente conjunto o sistema."

7.609 El **Grupo Especial** entiende que los criterios establecidos en el artículo 22 del Decreto Nº 125 se aplican para determinar si debe estimarse que los ocho conjuntos definidos en las medidas son "conjuntos considerados importados", lo que a su vez se contará dentro de los umbrales para determinar las características esenciales de los "vehículos automóviles" con arreglo a los párrafos 2) y 3) del artículo 21 del Decreto Nº 125. En esa medida, la aplicación del artículo 21 del Decreto Nº 125 depende de la aplicación del artículo 22 del Decreto Nº 125 en cuanto que los criterios establecidos en el artículo 22, que se aplican a los conjuntos para determinar si son "conjuntos considerados importados", afectarán en última instancia a la determinación definitiva, con arreglo al artículo 21 del Decreto Nº 125, de si las partes de automóviles importadas incorporadas a un modelo de vehículo dado deben "caracterizarse como vehículos automóviles".

7.610 Por tanto, con arreglo a las medidas, la caracterización de las partes de automóviles como vehículos automóviles puede atribuirse a la aplicación de dos determinaciones *consecutivas* de las características esenciales: en primer lugar, la caracterización de un "conjunto" importado conforme a los criterios establecidos en el artículo 22 del Decreto Nº 125, que se basa en la cantidad de partes fundamentales o subconjuntos importados (párrafo 2) del artículo 22) o en el valor de las partes de automóviles importadas en relación con el valor de un conjunto (párrafo 3) del artículo 22); y en segundo lugar, seguidamente, la caracterización como un "vehículo automóvil" importado conforme a los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125, que se basa en la cantidad de "conjuntos" importados (párrafo 2) del artículo 21) o en el valor de las partes de automóviles en relación con el valor de un vehículo automóvil (párrafo 3) del artículo 21). A nuestro juicio, los criterios para la determinación de las características esenciales de los "conjuntos" con arreglo al artículo 22, que tienen que aplicarse en virtud de las medidas para llegar a una conclusión definitiva

---

conjunto se caracterizará como un "conjunto importado" (Nota 5 del anexo I del Decreto Nº 125 y artículo 19 del Aviso Nº 4). La entrada en vigor de esta distinción entre clases A y B estaba inicialmente prevista para el 1º de julio de 2006, pero se aplazó hasta el 1º de julio de 2008 (Boletín conjunto de la CGA Nº 38, 5 de julio de 2005) (Prueba documental conjunta 29).

Además, el artículo 20 del Aviso Nº 4 dispone que:

> "Si las partes importadas representan más del 60 por ciento del precio de las partes fundamentales o subconjuntos, se considerará que las partes fundamentales o subconjuntos son importados. Los fabricantes deberán presentar una lista de la relación de precios de las partes que necesiten.
>
> En principio sólo se determinará el origen de las partes fundamentales o subconjuntos hasta los proveedores secundarios de los fabricantes de vehículos completos.
>
> Las partes importadas adquiridas por proveedores o empresas comerciales nacionales se computarán como partes importadas."

Por lo que respecta a la distinción entre clases A y B, que todavía no ha entrado en vigor, China sostiene que la distinción A/B no tiene nada de arbitraria, ni tampoco su aplazamiento. Las partes designadas en la Clase A reflejan la consideración de China de las partes que, en sí mismas, confieren las características esenciales del conjunto completo de que se trate. Las partes designadas en la Clase B reflejan la consideración de China de las demás partes de ese conjunto que, en combinación, también confieren las características esenciales del conjunto de que se trate. Hasta que entre en vigor la distinción entre la Clase A y la B, China clasifica los conjuntos atendiendo al umbral agregado de partes de ese conjunto. Con la distinción entre la Clase A y la B o sin ella, China considera que las partes designadas en los máximos designados confieren las características esenciales de ese conjunto (respuesta de China a la pregunta 26 del Grupo Especial).

sobre si las partes de automóviles importadas presentan las características específicas de "vehículos automóviles", obstaculizan una determinación adecuada de si ciertas partes de automóviles presentan las características esenciales de un "vehículo automóvil" de conformidad con el principio enunciado en la RGI 2 a). Esto es así porque la aplicación del artículo 22 del Decreto Nº 125 hace más probable que las partes de automóviles importadas se caractericen como vehículos automóviles con arreglo al artículo 21 del Decreto Nº 125.

7.611 Además, como ya hemos constatado más arriba, la aplicación de determinados aspectos del artículo 21 del Decreto Nº 125 tendrá necesariamente por resultado que China infrinja sus concesiones contenidas en las partidas arancelarias para las partes de automóviles. Por consiguiente, si se demuestra que el artículo 21 del Decreto Nº 125 es incompatible con el principio enunciado en la RGI 2 a), lo mismo ocurriría, *a fortiori*, en el caso del artículo 22, porque éste aplica los criterios con las mismas deficiencias que se constataron con respecto al artículo 21. Por tanto, en la medida en que los criterios establecidos en el artículo 22 del Decreto Nº 125 están necesariamente conectados con los mismos aspectos de los criterios establecidos en el artículo 21 del Decreto Nº 125, constatamos asimismo que el artículo 22, en combinación con el artículo 21, es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista.

c) Conclusión

7.612 El **Grupo Especial** constata que los criterios para la determinación de las características esenciales establecidos en los párrafos 2) y 3) del artículo 21 y el artículo 22 del Decreto Nº 125, en la medida en que ciertos aspectos de dichos criterios necesariamente llevan a infringir normas pertinentes, son incompatibles con las concesiones de China contenidas en las partidas arancelarias para las partes de automóviles de la Lista de China, y por consiguiente con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

4. Justificación por China de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX

7.613 Como se indica en los párrafos 7.283 a 7.287 *supra*, China inicialmente no distinguió su justificación de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX con respecto a la posible constatación del Grupo Especial contra las medidas en el marco del artículo II del GATT de 1994 de la formulada en el marco del artículo II.

7.614 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, China explicó en qué modo su justificación de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX sería distinta en función de la disposición específica cuya infracción se hubiera constatado. En la parte pertinente, China respondió como sigue:

> "En cuanto al artículo II, el Grupo Especial podría constatar, por ejemplo, que existe incertidumbre en el marco del Sistema Armonizado acerca de las circunstancias en que las autoridades aduaneras pueden clasificar expediciones múltiples de partes y componentes por presentar las características esenciales del artículo completo. En función de esa constatación, el Grupo Especial podría llegar a la conclusión de que las medidas impugnadas no son acordes a los derechos y obligaciones de China conforme al artículo II, puesto que no cuentan con un fundamento *afirmativo* claro en las reglas del Sistema Armonizado.
>
> ...

> Ahora bien, otra forma de considerar la existencia de una ambigüedad conocida y determinable en las reglas del Sistema Armonizado, y en la práctica aduanera internacional en general, es que China tiene derecho a recurrir a la excepción general del apartado d) del artículo XX para adoptar medidas que son necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles, y para lograr que esas disposiciones surtan un efecto práctico. Las disposiciones arancelarias de China para vehículos automóviles reflejan las consolidaciones arancelarias establecidas en su Lista de concesiones, y en consecuencia no son incompatibles con el GATT de 1994. En la medida en que las reglas del Sistema Armonizado no constituyen un fundamento jurídico inequívoco para que China dé efecto a esas disposiciones, esa base legislativa podría residir en el apartado d) del artículo XX. Cabe que las reglas del Sistema Armonizado no prevean específicamente todas las circunstancias en las que las autoridades aduaneras tienen que interpretar y hacer cumplir sus aranceles de aduanas para garantizar que no resulten socavados por la forma en que los importadores estructuran y documentan sus importaciones. En estas circunstancias, es compatible con el fin del apartado d) del artículo XX velar por que los Miembros puedan no obstante adoptar medidas que sean necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias."[957]

7.615 La respuesta de China arriba expuesta no explica en qué modo las medidas estarían justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX si se constatara que son incompatibles con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994. China afirma, sin argumentos ni pruebas que lo justifiquen, que asegurarse de que los Miembros puedan adoptar las medidas que sean necesarias para lograr la observancia de sus disposiciones arancelarias es compatible con la finalidad del apartado d) del artículo XX.

7.616 Por consiguiente, el Grupo Especial constata que China no ha demostrado que las medidas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX. Aunque la justificación por China de las medidas al amparo del apartado d) del artículo XX con respecto a su infracción del artículo III se tuviera en cuenta en relación con la infracción del artículo II, China tampoco ha demostrado, por las mismas razones identificadas *supra* en la sección VII.B.5, que las medidas están justificadas al amparo del apartado d) del artículo XX.

E. EL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES

1. Argumentos de las partes

7.617 Los **Estados Unidos** aducen que las medidas de China eximen a los fabricantes del pago de los derechos adicionales impuestos a las partes de automóviles importadas si utilizan partes de automóviles nacionales en lugar de partes de automóviles importadas. Sostienen que, en consecuencia, las medidas constituyen una subvención de sustitución de las importaciones, en infracción de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.[958]

7.618 Los Estados Unidos aducen que la reducción que se puede obtener utilizando partes de automóviles nacionales es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Concretamente, según los Estados Unidos, China proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC al no recaudar ingresos públicos que en otro caso se percibirían. Afirman que en virtud de las medidas de China el Gobierno no recauda sobre

[957] Respuesta de China a la pregunta 282 del Grupo Especial (las cursivas figuran en el original).
[958] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 123.

las partes nacionales la diferencia entre la carga general del 25 por ciento aplicable a las partes de automóviles y el derecho de aduana (10 por ciento menos) aplicado a las partes importadas. De manera análoga, el Gobierno no recauda sobre determinadas partes importadas la diferencia entre la carga general del 25 por ciento y el derecho de aduana (10 por ciento o menos) cuando se respetan los umbrales para utilizar partes nacionales en un vehículo terminado.[959]

7.619 Los Estados Unidos sostienen que el "punto de referencia normativo" que debe compararse con las medidas de China para determinar si se han dejado de recaudar ingresos públicos que en otro caso se percibirían es "los ingresos recaudados cuando se aplica la carga del 25 por ciento, y es la diferencia entre los ingresos recaudados cuando se aplica la carga del 25 por ciento y los recaudados cuando se aplica la carga del 10 por ciento la que, como cuestión de derecho, representa los ingresos condonados por el Gobierno chino".[960] Concretamente, los Estados Unidos aducen que los fabricantes de automóviles que utilizan partes importadas en cantidades que superen determinados umbrales al montar vehículos completos pagan un 25 por ciento sobre todas las partes de automóviles importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo, mientras que el Gobierno chino condona ingresos al requerir únicamente el pago del 10 por ciento sobre todas las partes importadas utilizadas en el montaje de un vehículo completo en el caso de los fabricantes de automóviles que utilizan cantidades suficientes de partes nacionales al montar vehículos completos.[961] Los Estados Unidos sostienen que el punto de referencia normativo adecuado es el 25 por ciento, con independencia de que se constate o no que la aplicación de la medida constituye una infracción del artículo II y/o el artículo III del GATT de 1994, porque "es el tipo que se aplica en China, es decir, con arreglo a la legislación china (como ha determinado el Grupo Especial como cuestión fáctica), y lo que determina el punto de referencia es la legislación china".[962]

7.620 Los Estados Unidos mantienen también que esta "contribución financiera" otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el fabricante de automóviles puede retener la cantidad de dinero equivalente a la cuantía de los ingresos condonados por el Gobierno.[963]

7.621 Los Estados Unidos aducen también que las medidas de China están "prohibidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC porque están supeditadas, como condición única o entre otras varias condiciones, al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. En consecuencia, se considera que las medidas son "específicas" en el sentido del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos aducen que como las medidas de China constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1, son específicas en el sentido del párrafo 3 del artículo 2, y están "prohibidas" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3, infringen los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.[964]

7.622 Las **Comunidades Europeas** afirman que su alegación al amparo del artículo 3 del Acuerdo SMC es una alegación subsidiaria, válida únicamente en el caso de que el Grupo Especial constate, primero, que las medidas son cargas en la frontera, y, segundo, que China tiene derecho a otorgar a las importaciones de partes de automóviles el trato que concede a los vehículos en su arancel de aduanas, *quod non*. De satisfacerse esas dos condiciones, las Comunidades Europeas aducen que

[959] *Ibid.*, párrafo 124.
[960] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 268 del Grupo Especial.
[961] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 157 a) del Grupo Especial.
[962] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 267 a) del Grupo Especial.
[963] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 124.
[964] *Ibid.*, párrafos 125 y 126.

las medidas, en cualquier caso, constituirían una subvención prohibida de conformidad con los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.[965]

7.623 Las Comunidades Europeas aducen que las medidas constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Con arreglo a las medidas, las partes de automóviles importadas que satisfagan las prescripciones de contenido nacional establecidas en el artículo 21 del Decreto Nº 125 tributan generalmente a un tipo del 10 por ciento si "se ha verificado que no son vehículos considerados enteros" (véase el artículo 28 del Decreto Nº 125). Los ingresos "que en otro caso se percibirían" se deducen del punto de referencia normativo que proporciona el trato concedido por China a las partes de automóviles importadas que no respetan las prescripciones de contenido nacional del artículo 21 del Decreto Nº 125. Esas partes "verificadas por el Centro como vehículos considerados completos" tributan "con arreglo al tipo del derecho correspondiente a los vehículos enteros" (véase el artículo 28 del Decreto), que generalmente es del 25 por ciento. Como en las medidas de China está expresamente previsto por lo que respecta a ciertas partes de automóviles importadas, este tipo del 25 por ciento no es, en palabras del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, una "facultad en abstracto", sino un "punto de referencia normativo, definido". Al imponer "sólo" un tipo del 10 por ciento a las partes de automóviles importadas que satisfacen las prescripciones de contenido nacional, China, en palabras del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - EVE*, "ha renunciado a la facultad de percibir ingresos que 'en otro caso' podría haber percibido".[966]

7.624 Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con China en que el tipo del 25 por ciento aplicable a las partes que son vehículos considerados enteros no es un "punto de referencia normativo" adecuado, y que, por el contrario, debe considerarse que ese tipo representa los "ingresos que se percibirían en virtud de la medida impugnada". Según las Comunidades Europeas, China no ha justificado esta posición, y simplemente mantiene que el porcentaje del 25 por ciento y la aplicación del derecho del 10 por ciento "no [son] las mismas 'situaciones fiscales' a efectos de hacer una comparación adecuada".[967] Como se indica más arriba, las Comunidades Europeas consideran que la aplicación de un derecho del 10 por ciento a las partes que no son vehículos considerados enteros y la aplicación de un derecho del 25 por ciento a las partes consideradas vehículos enteros son, de hecho, comparables a los efectos del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[968]

7.625 Las Comunidades Europeas aducen además que las medidas otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los fabricantes de vehículos que utilizan partes importadas que no son vehículos considerados enteros están en "mejor" situación financiera que los que utilizan partes importadas que son vehículos considerados enteros.[969]

7.626 Por último, las Comunidades Europeas aducen que las subvenciones que las medidas proporcionan están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En particular, el beneficio del tipo del derecho inferior del 10 por ciento sólo se concede si los fabricantes de vehículos satisfacen las prescripciones de contenido nacional establecidas en el artículo 21 del Decreto Nº 125 utilizando

[965] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 282; Segunda comunicación escrita, párrafo 149.

[966] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90. Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 150; Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 285 a 288. Véase también la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 157 a) del Grupo Especial.

[967] Respuesta de China a la pregunta 159 del Grupo Especial.

[968] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 151.

[969] *Ibid.*, párrafo 152; Primera comunicación escrita, párrafos 289 a 292.

suficientes partes nacionales en lugar de partes importadas con objeto de mantenerse por debajo de los umbrales de contenido nacional pertinentes.[970]

7.627 **China** aduce que la principal deficiencia en el razonamiento de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas es que no tiene en cuenta el efecto y el alcance independientes de las distintas disposiciones arancelarias de China para partes y componentes de automóviles. China ha adoptado medidas para impedir la importación y montaje de múltiples expediciones de partes de automóviles como medio de eludir sus disposiciones arancelarias para vehículos automóviles. Sin embargo, el hecho de que China haya adoptado esas medidas no significa que tenga que imponer los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles a todas las partes de automóviles importadas. Por el contrario, China tiene que seguir aplicando sus disposiciones arancelarias separadas para las partes de automóviles, y aplicar a esas partes importadas los tipos previstos cuando no se utilizan para eludir el pago de los derechos aplicables a vehículos completos.[971] Por esa razón, China no deja de percibir ingresos cuando aplica sus tipos arancelarios para partes de automóviles a las importaciones que no incurren en elusión. China aduce que su Lista de concesiones no le da derecho a percibir los tipos arancelarios del 25 por ciento sobre las importaciones que no incurran en elusión, y afirma que no lo hace.[972]

7.628 China recuerda la declaración del Órgano de Apelación de que "el término 'en otro caso se percibirían' implica cierto tipo de comparación entre los ingresos que se perciben en virtud de la medida impugnada y los ingresos que se percibirían en alguna otra situación".[973] "La base de la comparación deben ser las normas fiscales aplicadas por el Miembro en cuestión. ... Por lo tanto, los ingresos que 'en otro caso se percibirían' dependen de las normas fiscales que cada Miembro haya establecido libremente."[974] El Órgano de Apelación también ha observado que "la comparación en virtud del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* debe hacerse necesariamente entre las normas fiscales contenidas en la medida impugnada y otras normas fiscales del Miembro en cuestión".[975] Al hacer esas comparaciones, "evidentemente, los grupos especiales ... deben asegurarse de que identifican y examinan situaciones fiscales que sea adecuado comparar".[976] Según China, el problema básico de los argumentos de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas es que no han logrado "identifica[r] y examina[r] situaciones fiscales que sea adecuado comparar".[977]

7.629 China aduce que el Decreto Nº 125 atañe a la obligación de los fabricantes de automóviles de pagar los tipos del derecho aplicables a vehículos automóviles cuando importan partes y componentes de vehículos automóviles que, en su totalidad, presentan las características esenciales de un vehículo automóvil en el sentido de la RGI 2 a). Estos son los "ingresos que se percibirían en virtud de la medida impugnada". Cuando los fabricantes de automóviles importan partes y componentes de automóviles que no presentan las características esenciales de un vehículo automóvil, China clasifica esas importaciones en las partidas aplicables a las partes, también en conformidad con las reglas del Sistema Armonizado. No se trata de las mismas "situaciones fiscales" a efectos de hacer una comparación adecuada. La aplicación de la RGI 2 a) a las partes importadas (ya sea una expedición

[970] *Ibid.*, párrafo 153; Primera comunicación escrita, párrafos 293 a 298.
[971] Primera comunicación escrita de China, párrafo 177.
[972] Primera comunicación escrita de China, párrafo 178.
[973] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 90.
[974] *Ibid.*
[975] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 89.
[976] *Ibid.*, párrafo 90.
[977] Respuesta de China a la pregunta 159 del Grupo Especial.

de partes o múltiples expediciones de partes) da lugar a una clasificación distinta en función de si las partes presentan o no las características esenciales del artículo completo.[978]

7.630 China afirma que, por tanto, no es cierto que, como se da por supuesto necesariamente en el argumento de los Estados Unidos y las CE, el tipo fiscal de referencia sea el tipo del derecho que se aplica a los vehículos automóviles. El tipo fiscal de referencia depende de lo que se importe -partes que presentan las características esenciales del artículo completo, o partes que no las presentan-. China, por lo tanto, no "renuncia a ingresos" cuando impone los tipos del derecho aplicables a las partes a las importaciones que no presentan las características esenciales de un vehículo automóvil. Como China ya ha explicado, esto representa "el alcance y efecto independientes de las distintas disposiciones arancelarias de China para partes y componentes de automóviles".[979]

7.631 China aduce que la clasificación adecuada de las importaciones y la percepción de los derechos de aduana propiamente dichos establecidos en la Lista de concesiones de un Miembro no puede resultar en una condonación de ingresos públicos en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[980]

7.632 China concluye que los reclamantes no han demostrado la existencia de una infracción del Acuerdo SMC, y que el Grupo Especial debe rechazar las alegaciones formuladas por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas al amparo del artículo 3 del Acuerdo SMC.[981]

2. Examen del Grupo Especial

7.633 Tanto los Estados Unidos como las Comunidades Europeas han presentado alegaciones de que China ha infringido los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC al proporcionar subvenciones prohibidas. No obstante, las Comunidades Europeas han especificado que sólo alegan la existencia de infracciones de los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC en el caso de que el Grupo Especial constate, primero, que las medidas imponen cargas en frontera, y, segundo, que China tiene derecho a conceder a las importaciones de partes de automóviles el trato que concede a los vehículos en su arancel de aduanas, *quod non*.[982] Como se indica más arriba, el Grupo Especial no ha hecho esas dos constataciones. Por consiguiente, constatamos que la alegación de las Comunidades Europeas de existencia de una infracción del Acuerdo SMC no ha sido sometida a nuestra consideración.

7.634 Por lo que respecta a la condición de las alegaciones de los Estados Unidos al amparo de las mismas disposiciones del Acuerdo SMC, cabe señalar que los Estados Unidos, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, indicaron que "las alegaciones estadounidenses conforme al Acuerdo SMC no se afirman subsidiariamente, es decir, no dependen de que las cargas de China sean o no impuestos interiores o 'derechos de aduana propiamente dichos'".[983] Sin embargo, en la misma respuesta los Estados Unidos indicaron que en la medida en que las constataciones del Grupo Especial sean suficientes para resolver la diferencia, consideran que las cuestiones de economía procesal deben dejarse, por lo que respecta a las alegaciones al amparo del Acuerdo SMC, a la discreción del Grupo

---

[978] *Ibid.*

[979] *Ibid.*, *donde se cita* la Primera comunicación escrita de China, párrafo 177.

[980] Segunda comunicación escrita de China, párrafos 156 a 160; respuesta a la pregunta 234 b) del Grupo Especial.

[981] Primera comunicación escrita de China, párrafo 178; Segunda comunicación escrita, párrafo 160.

[982] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 282; Segunda comunicación escrita, párrafo 149.

[983] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 156 del Grupo Especial.

Especial.[984] Los Estados Unidos hicieron una declaración similar en respuesta a otra pregunta del Grupo Especial, afirmando que a su juicio:

> "las alegaciones más esenciales en la presente diferencia son la infracción del párrafo 4 del artículo III del GATT y/o del *Acuerdo sobre las MIC*, ya que las medidas de China imponen una prescripción en materia de contenido local que discrimina en contra de todas las partes de automóviles importadas, así como cargas administrativas que desincentivan la utilización de dichas partes, y del párrafo 2 del artículo III, porque China impone una carga interior a determinadas partes importadas que es superior a otras cargas, sin aplicar una carga comparable a las partes nacionales similares. En cuando a otras alegaciones, los Estados Unidos entienden que las cuestiones de economía procesal han de decidirse a discreción del Grupo Especial, a condición de que se formulen todas las constataciones que resulten necesarias para la resolución de la diferencia".[985]

7.635 Habida cuenta de esas declaraciones de la parte reclamante, así como de nuestras constataciones *supra* de que China ha actuado de manera incompatible con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, estimamos que hemos formulado las constataciones necesarias para la resolución de la diferencia planteada por los Estados Unidos. En particular, poner las medidas en conformidad con las obligaciones que corresponden a China en virtud de nuestras constataciones en el marco de los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994 también eliminaría toda incompatibilidad de esas medidas con los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, aplicamos el principio de economía procesal por lo que respecta a las alegaciones formuladas por los Estados Unidos al amparo del Acuerdo SMC.

F. JUEGOS DE PIEZAS CKD Y SKD

1. Alegaciones de las partes reclamantes

7.636 Todos los **reclamantes** convienen en que en la medida en que la importación de juegos de piezas CKD y SKD está exenta, en virtud del párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125, de los procedimientos administrativos establecidos por las medidas y sujeta a los procedimientos de aduana ordinarios de China, incluida la expedición automática de licencias de importación, puede considerarse que la imposición de la carga a los juegos de piezas CKD y SKD es un "derecho de aduana propiamente dicho", por lo que debe examinarse en el marco de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[986] Los reclamantes alegan que el trato arancelario dado por China a los juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas es incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de los apartados a) b) del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994.

7.637 Además de su alegación en el marco del artículo II del GATT de 1994, los **Estados Unidos** y el **Canadá** sostienen que la imposición por China de la carga a los juegos de piezas CKD y SKD es también incompatible con los compromisos asumidos por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.

---

[984] *Ibid.*

[985] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 151 del Grupo Especial.

[986] Respuestas de los reclamantes a las preguntas 80, 105 y 192 del Grupo Especial; respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 184 y 192 del Grupo Especial; respuesta de China a la pregunta 88 del Grupo Especial; Primera comunicación escrita de China, párrafos 7 y 44; Segunda comunicación escrita de China, párrafo 107. Véase también la nota 1102.

7.638 Por consiguiente, el Grupo Especial examinará primero la alegación formulada por los reclamantes al amparo del artículo II del GATT de 1994, y después la alegación de los Estados Unidos y el Canadá concerniente al compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.[987]

2. Alcance de los juegos de piezas CKD y SKD

7.639 El **Grupo Especial** recuerda su observación *supra* de que no hay una definición normalizada de lo que constituye un juego de piezas CKD y SKD-.[988] Las medidas en litigio en el presente caso, en particular, el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125[989], tampoco definen esos términos.[990] No obstante, en términos generales las partes están de acuerdo sobre lo que debe constituir un juego de piezas CKD o SKD basándose en la forma en que esos términos se entienden en la industria del automóvil.

7.640 Los reclamantes sostienen que en el momento de la adhesión de China a la OMC China no tenía una línea arancelaria separada para partes de automóviles que estuvieran total o parcialmente desmontadas y que se enviaran juntas para su montaje y ulterior incorporación para formar un vehículo entero dentro de China.[991] Más concretamente, según los reclamantes, los juegos de piezas CKD son partes de automóviles importadas juntas *sin montar* que proporcionan las partes necesarias para fabricar un vehículo entero.[992] Los juegos de piezas CKD pueden incluir no sólo partes, sino también subconjuntos y conjuntos como el motor, la transmisión, los conjuntos de ejes y los conjuntos de chasis y carrocería. China, a su vez, sostiene que un juego de piezas CKD consiste en todas o casi todas las partes y componentes necesarios para montar un vehículo completo.[993]

7.641 Los reclamantes consideran que por juegos de piezas SKD se entiende combinaciones parcialmente montadas de partes que pueden utilizarse para fabricar un vehículo entero.[994] China también considera que un juego de piezas SKD difiere de un juego de piezas CKD en la medida de su montaje anterior y en que, en contraste con un juego de piezas CKD, un juego de piezas SKD incluye partes y componentes significativos que ya han sido *montados*.[995] En otras palabras, la diferencia

---

[987] Las Comunidades Europeas mencionan el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo en el párrafo 274 de su Primera comunicación. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han incluido una alegación específica relacionada con el párrafo 93 de dicho informe en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, ni han desarrollado argumentos fácticos y jurídicos a ese respecto.

[988] Véase el párrafo 7.91.

[989] El artículo 21 del Decreto Nº 125 se describe en el párrafo 7.32. Con arreglo al párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125, las partes de automóviles o una serie de partes de automóviles que se considere constituye un juego de piezas CKD o SKD se caracterizará como un vehículo automóvil completo. Véase también el párrafo 7.78 *supra*.

[990] Señalando que el SA no utiliza los términos juegos de piezas CKD o SKD, y que esos términos no se utilizan habitualmente en la práctica aduanera, el Canadá sostiene que dichos términos sólo pueden ser pertinentes en esta diferencia porque se utilizan tanto en el informe del Grupo de Trabajo como en las medidas (respuesta del Canadá a la pregunta 33 del Grupo Especial).

[991] Véase la Parte C de la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes.

[992] Véase la Parte C de la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes; respuestas de los reclamantes a la pregunta 69 del Grupo Especial; respuesta del Canadá a la pregunta 33 del Grupo Especial.

[993] Primera comunicación escrita de China, párrafos 35 y 36; respuesta de China a la pregunta 69 del Grupo Especial.

[994] Parte C de la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes.

[995] Primera comunicación escrita de China, párrafos 35 y 36; *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 1, página 1502.

entre los juegos de piezas CKD y SKD radica en el grado de montaje, ya que los juegos de piezas CKD son partes importadas juntas *sin montar*, mientras que los juegos de piezas SKD contienen *combinaciones parcialmente montadas* de partes.

7.642 Por lo que respecta a un juego de piezas, China sostiene que alude a "una serie de partes o elementos constitutivos con los que puede montarse o hacerse una cosa ", lo que es una definición del término "*kit*" (juego de piezas) que figura en el diccionario.[996] Las Comunidades Europeas consideran que los "juegos de piezas [CKD y SKD] consisten en todas las partes necesarias de un producto entero embaladas e importadas juntas".[997] Los Estados Unidos también destacan que en la realidad comercial un juego de piezas es totalmente distinto de las corrientes de partes utilizadas en las operaciones de fabricación.[998]

7.643 Basándonos en la manera, indicada más arriba, en que las partes entienden los términos pertinentes -CKD, SKD y juegos de piezas-, el alcance de los "juegos de piezas CKD y SKD" puede definirse en virtud de los tres elementos siguientes:

1) cantidad de partes de automóviles incluidas en un juego de piezas;
2) embalaje y expedición como un juego de piezas; y
3) operaciones de montaje en el país importador.

7.644 En primer lugar, por lo que respecta a la cantidad de partes y componentes de automóviles que tienen que estar contenidos en un juego de piezas para que éste constituya un juego de piezas CKD o SKD, las partes por lo general convienen en que en la industria del automóvil se entiende que esos términos aluden a "todas o casi todas las partes y componentes de automóviles necesarios para montar un vehículo completo". Aunque tienen una opinión similar a la de las otras partes en el sentido de que en términos de la industria los juegos de piezas CKD y SKD pueden aludir, entre otras cosas, a una combinación de partes que constituyen un vehículo completo, y de que los conceptos se utilizan de distintas formas, las Comunidades Europeas indican que en su opinión los juegos de piezas CKD y SKD *objeto de las medidas* comprenden *todas* las partes necesarias para hacer un vehículo completo.[999] Sin embargo, las Comunidades Europeas no detallan por qué los juegos de piezas CKD y SKD *objeto de las medidas* consisten en "todas" las partes, en lugar de "todas o casi todas las partes" necesarias para montar un vehículo completo. A falta de una explicación de las Comunidades Europeas a ese respecto, y habida cuenta de la manera en que esos términos por lo general se interpretan en la industria del automóvil, tal como sostienen las partes, estimamos que cabe entender que un juego de piezas CKD o SKD objeto de las medidas consiste en "todas o casi todas" las partes de automóviles necesarias para montar un vehículo completo.[1000]

---

[996] Primera comunicación escrita de China, párrafo 192.

[997] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 267.

[998] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 9.

[999] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 267; respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas sostienen que "aunque las medidas no contienen una definición exhaustiva de lo que constituye un juego de piezas CKD o SKD, se *presupone* que esos juegos de piezas consisten en todas las partes necesarias para fabricar un vehículo o un 'conjunto'. En otras palabras esos juegos de piezas consisten en todas las partes necesarias de un producto entero, embaladas e importadas juntas" (Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 267).

[1000] China, en particular, aduce que no considera que un juego de piezas CKD o SKD tiene que incluir "todas" las partes necesarias para montar un vehículo automóvil, y que hay una cierta ambigüedad en la manera en que la industria del automóvil utiliza esos términos (respuesta de China a la pregunta 70 del Grupo Especial), y hace referencia a las siguientes declaraciones del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*: las Comunidades Europeas afirmaron que los juegos de piezas CKD para exportación a Indonesia incluían "casi

7.645 En segundo lugar, todas o casi todas las partes de automóviles necesarias para montar un vehículo completo tienen que haber sido embaladas y expedidas juntas en una sola expedición para que constituyan un juego de piezas CKD o SKD. Dado que un "juego de piezas es, por definición, "una serie de partes o elementos constitutivos con los que puede montarse o hacerse una cosa", es razonable entender que un juego de piezas CKD o SKD es una serie de partes y componentes de automóviles, ya sea totalmente desmontada o parcialmente montada, con la que puede montarse o hacerse un vehículo automóvil.[1001]

7.646 Por último, los juegos de piezas CKD y SKD tienen que pasar por el proceso de montaje para convertirse en un vehículo completo, ya que las partes de automóviles que constituyen un juego de piezas CKD o SKD están "totalmente desmontadas" o "montadas sólo parcialmente". Como sostienen las partes, la naturaleza y el grado del proceso de montaje requerido para que los juegos de piezas CKD y SKD se conviertan en un vehículo completo variará en función de la medida en que las partes y componentes contenidos en un juego de piezas CKD o SKD ya estuvieran montados antes de su expedición al país importador.[1002] Con independencia de ello, las partes convienen en que las operaciones de montaje de los juegos de piezas CKD y SKD pueden ser menos complicadas que la fabricación completa de vehículos a partir de partes de automóviles individuales.[1003] Al mismo tiempo, estimamos que los juegos de piezas CKD o SKD, en particular los juegos de piezas SKD, se diferencian de los vehículos automóviles completos debido al grado de operaciones de montaje requerido una vez importados en el país de importación. Por ejemplo, si un determinado juego de piezas SKD que contiene todas o casi todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil se importa sustancialmente montado de manera que no requiere más operaciones de montaje en el país importador (por ejemplo, vehículos automóviles a los que sólo les faltan los neumáticos o los limpiaparabrisas)[1004], ese juego de piezas puede no ser un "juego de piezas CKD o SKD" en cuanto tal.[1005]

---

todas las partes y componentes necesarios para montar los automóviles", y los Estados Unidos afirmaron que los juegos de piezas CKD para el Ford Escort habrían contenido todas las partes individuales necesarias para construir un Escort completo, salvo las partes y componentes obtenidos localmente, como el aceite y la gasolina (respuesta de China a la pregunta 69 del Grupo Especial, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafos 8.239 y 8.242, respectivamente). China alude también a un sitio Web de BMW donde se indica que "en el proceso CKD, determinadas piezas y componentes se empacan en forma de juegos en etapas de montaje definidas con precisión y se exportan para su montaje en los respectivos países. *Dichos juegos se complementan con partes fabricadas localmente en los países socios* " (respuesta de China a la pregunta 69 del Grupo Especial).

[1001] Como se indica en la sección VII.A.1 b), las medidas en litigio abarcan también las partes de automóviles importadas en múltiples expediciones para montaje de vehículos automóviles en el país. Este aspecto de las medidas se aborda en la sección VII.D de estos informes.

[1002] Respuestas de las partes a la pregunta 71 del Grupo Especial.

[1003] *Ibid.*, Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 130 a 132; Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 9 y 10. Por ejemplo, los Estados Unidos sostienen que "una operación que monta juegos de piezas es distinta de una fabrica de automóviles completa con capacidad logística plena para manejar expediciones de partes a granel (no se reproduce la nota del original). Además, la mayoría de las fabricas de automóviles no se dedican a montar juegos de piezas discretos", y, "como cuestión comercial práctica, cabe señalar que los juegos de piezas CKD y SKD constituyen un método de producción ineficiente cuyo uso los fabricantes limitan a las siguientes circunstancias: 1) cuando están iniciando una nueva operación de montaje en una ubicación distante sin una base de suministro desarrollada; o 2) cuando el número de vehículos producidos en una ubicación distante se limita a únicamente varios miles de vehículos al año".

[1004] China hace referencia a esos ejemplos en el párrafo 23 de su Segunda comunicación escrita.

[1005] Sí podrán clasificarse como vehículos automóviles completos de conformidad con reglas generales de clasificación aplicadas por las autoridades aduaneras, como la RGI 2 a).

7.647 En conclusión, aunque no hay una definición fija de los juegos de piezas CKD y SKD, consideraremos, a efectos de la presente diferencia, que en el marco de las medidas por juegos de piezas CKD y SKD se entiende los comprendidos en las descripciones arriba expuestas.

3. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas compatible con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994?

a) El trato otorgado a los juegos de piezas CKD y SKD en las medidas de China

7.648 En la Lista de concesiones de China no hay una línea arancelaria separada para los juegos de piezas CKD y SKD.[1006] En aplicación del artículo 2 y el párrafo 1 del artículo 21 del Decreto Nº 125 y el artículo 13 del Aviso Nº 4, China impone a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD un derecho de aduana propiamente dicho al tipo arancelario aplicable a vehículos completos (es decir, un 25 por ciento en promedio).[1007]

7.649 Los **reclamantes** sostienen que el trato otorgado por China a los juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas es incompatible con los compromisos arancelarios asumidos por China en su Lista, y en consecuencia con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[1008]

7.650 **China** aduce que tratar las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos a la luz del principio establecido en la RGI 2 a), que dispone que un conjunto completo de partes", cuando se presente desmontado o sin montar todavía" (es decir, en un juego de piezas) se clasifica como el artículo completo, no como partes de ese artículo, es compatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud de su Lista y con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.[1009]

7.651 Por tanto, la cuestión sometida a la consideración del **Grupo Especial** es si la imposición a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD de los tipos arancelarios aplicables a vehículos completos es compatible con el compromiso asumido por China en su Lista.

b) Interpretación de la Lista de concesiones de China

7.652 El párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994 estipula que las listas anexas a dicho Acuerdo forman parte integrante del GATT de 1994. Como observó el Grupo Especial en el asunto *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación aclaró en *CE - Equipo informático* que el párrafo 7 del artículo II significa que las concesiones previstas en esas listas forman parte de los términos del tratado, a saber, del GATT de 1994.[1010] En la sección 1 de la Parte II del Protocolo de Adhesión de China se indica que la Lista CLII de China anexa al Protocolo de Adhesión de China se convertirá en la Lista de concesiones y compromisos anexa al GATT de 1994. Por tanto, se considera que el contenido de la Lista de concesiones de un Miembro (es decir, en este caso, la Lista de concesiones de

[1006] Por "Lista de concesiones de China" se entiende la Lista CLII del Protocolo de Adhesión de China (Prueba documental conjunta 2).

[1007] Véanse los párrafos 7.71 a 7.77 y 7.78.

[1008] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 132; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 118 y 119; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 141, 149 y 150. Los Estados Unidos y el Canadá hacen referencia a los argumentos presentados por las Comunidades Europeas en la sección III.D de la Primera comunicación de las Comunidades Europeas (Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, nota 145 al párrafo 118).

[1009] Primera comunicación escrita de China, párrafo 90.

[1010] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84; informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.6

China) es texto del tratado, que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 3 del ESD deberá interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público, a saber, las disposiciones de la *Convención de Viena*.[1011]

i) Expresión arancelaria que se ha de interpretar

7.653 Las **Comunidades Europeas** comienzan su análisis de la interpretación del arancel de aduanas de China refiriéndose a la expresión "vehículos enteros" que figura en el artículo 2 del Decreto Nº 125.[1012] El artículo 2 dispone que las medidas se aplicarán a la supervisión y administración de la importación de "partes" de automóviles consideradas como "vehículos enteros" comprendidas en las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04.[1013] Según las Comunidades Europeas, los "vehículos automóviles" a que se hace referencia en esas partidas arancelarias pueden definirse como "vehículos de carretera propulsados por un motor de combustión interna", y denotan vehículos completos o enteros. Por tanto, los términos que han de interpretarse conforme a la *Convención de Viena* son "vehículo (automóvil) *entero*" y "*partes* de un vehículo entero (tal como se definen en el artículo 21 del Decreto Nº 125)", y un análisis adecuado del arancel de aduanas de China requiere un examen de los términos pertinentes que figuran en todas las partidas arancelarias pertinentes, empezando por "partes y accesorios" de vehículos automóviles, "chasis equipado con su motor, etc.".[1014]

7.654 Los **Estados Unidos** y el **Canadá** no han presentado ninguna opinión concreta sobre la expresión arancelaria que ha de interpretarse en el contexto de los juegos de piezas CKD y SKD.

7.655 **China** sostiene que las medidas de que se trata aplican la Lista de concesiones de China interpretando y confiriendo eficacia a sus disposiciones arancelarias para "automóviles de turismo y

---

[1011] El artículo 31 de la *Convención de Viena* dispone lo siguiente:

"Regla general de interpretación

1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin.

2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:

   a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;

   b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado.

3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:

   a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones;

   b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado;

   c) toda forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes."

[1012] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafos 240 a 248.

[1013] Las Comunidades Europeas sostienen asimismo que no se discute que los "vehículos" sujetos a las medidas en litigio son los incluidos en las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04 (artículo 3 del Decreto Nº 125), en todas los cuales los "vehículos automóviles" son el denominador común.

[1014] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, nota 83.

demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas" (es decir, las partidas arancelarias 87.02 y 87.03) y "vehículos automóviles para transporte de mercancías" (es decir, la partida arancelaria 87.04).[1015] Las medidas confieren eficacia a esas disposiciones arancelarias definiendo las circunstancias en las que China clasificará la importación y montaje de partes de automóviles como equivalente a la importación de un vehículo automóvil completo. Por tanto, China considera que la cuestión interpretativa sometida a la consideración del Grupo Especial es si las medidas impugnadas se basan en una interpretación válida de la expresión "vehículos automóviles".

7.656 El **Grupo Especial** observa que la posición de las Comunidades Europeas es ligeramente distinta de la de China en la medida en que las Comunidades Europeas sostienen que los términos que han de interpretarse son, respectivamente, "vehículos (automóviles) *enteros*" y "partes de automóviles", mientras que China sostiene que la expresión en cuestión es "vehículos automóviles". Estimamos que la expresión que ha de interpretarse es la que figura en la partida arancelaria de que se trate de la Lista de concesiones de China, no la que figura en las medidas de China. A nuestro juicio, la cuestión de si debe interpretarse que la expresión "vehículos automóviles" incluye en su alcance algo distinto de los vehículos enteros (o completos) (es decir, los juegos de piezas CKD y SKD) es precisamente la que se ha sometido a nuestra consideración. Por tanto, estimamos que la expresión arancelaria que ha de interpretarse en relación con las medidas de China concernientes a los juegos de piezas CKD y SKD es "vehículos automóviles"[1016], como se indica en las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04.

7.657 No obstante, también se examinarán, como parte del contexto de la expresión "vehículos automóviles", otros términos pertinentes, como "partes de automóviles".

ii) Sentido corriente de la expresión "vehículos automóviles"

7.658 Basándose en las definiciones que figuran en un diccionario[1017] de los términos "*whole*" *("complete, total*" *or "something not divided into parts; not broken up or cut into pieces; entire")*, ("entero (completo, total, o algo no dividido en partes, no fraccionado o cortado en pedazos, íntegro)") y "*part*" *("portion or division of a whole", which is the opposite of "whole" or "complete", and "any of the manufactured objects that are assembled together to make a machine or instrument, especially a motor vehicle")* ("parte (porción o división de un todo, que es lo contrario de 'entero' o 'completo', y 'cualquiera de los objetos manufacturados que se montan juntos para hacer una máquina o instrumento, especialmente un vehículo automóvil')"), las **Comunidades Europeas** aducen que no hay fundamento lógico ni semántico para considerar o estimar que una parte de automóvil es un vehículo completo o entero, ya que, por definición, una parte de un vehículo es una parte o una porción o división de un vehículo entero o completo. Por tanto, la clasificación (o la "estimación") de las partes de automóviles como vehículos completos, cuando hay líneas arancelarias separadas para las partes y los vehículos enteros, no sólo es un error manifiesto, sino también una contradicción en los términos con arreglo al sentido corriente de dichos términos.

7.659 **China** discrepa de las Comunidades Europeas sobre si "un 'vehículo automóvil' denota vehículos completos o enteros".[1018] No cree que haya una clara separación entre los vehículos

[1015] Primera comunicación escrita de China, párrafos 77 y 78.
[1016] Las referencias a los "vehículos automóviles" en estos informes también incluyen los "automóviles de turismo".
[1017] Las Comunidades Europeas se remiten a las definiciones de esos términos que figuran en el *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volúmenes 1 y 2.
[1018] Primera comunicación escrita de China, párrafos 79-80.

completos y las partes y componentes de esos vehículos. Según China, en este caso las Comunidades Europeas establecen su principio de la "clara separación" porque pasan por alto el contexto crucial que ofrece la RGI 2 a), que estipula que nunca hay una clara separación entre un artículo completo y las partes y componentes de ese artículo. China aduce que el análisis del sentido corriente es en este caso limitado, y que las definiciones de la expresión "vehículo automóvil" que figuran en un diccionario no ayudan a comprender dónde debe trazarse la línea divisoria entre los vehículos automóviles y las partes de vehículos automóviles.[1019]

7.660 Las partidas arancelarias para vehículos automóviles en la Lista de China son las siguientes:

> 87.02 "*Vehículos automóviles* para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor"
>
> 87.03 "*Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles* concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (*break* o *station wagon*) y los de carreras"
>
> 87.04 "*Vehículos automóviles* para transporte de mercancías"

7.661 Esas tres partidas arancelarias incluyen en sus descripciones las expresiones "automóviles de turismo y/o vehículos automóviles". A su vez, por "*motor car or motor vehicle*" ("automóvil de turismo o vehículo automóvil)[1020] se entiende lo siguiente:

- ***Motor Car*****:** a. ("*usually*") *four-wheeled road vehicle powered by an IC engine and designed for passengers.* ("***Automóvil de turismo***: un vehículo de carretera (generalmente) de cuatro ruedas propulsado por un motor de combustión interna y destinado al transporte de pasajeros").[1021]

- ***Motor Vehicle*****:** *Any automotive vehicle that does not run on rails; usually with rubber tyres; such as cars, trucks, lorries and motorcycles.* ("***Vehículo automóvil***: cualquier vehículo automóvil que no se desplaza sobre raíles; generalmente con neumáticos de caucho; como turismos, camiones y motocicletas").[1022]

- ***Vehicle*****:** (5) *A means of conveyance, usu. with wheels, for transporting people, goods, etc.; a car, cart, truck, carriage, sledge, etc. b. Any means of carriage or transport; a receptacle in which something is placed in order to be moved.* ("***Vehículo***: 5) Un medio de desplazamiento, generalmente con ruedas, para transportar personas, mercancías, etc.; un coche, carro, camión, carruaje, trineo, etc. b. Cualquier medio de acarreo o transporte; un receptáculo en el que se introduce algo para desplazarlo").[1023]

- ***Car*****:** (6) A. *usu. four-wheeled motorized vehicle for use on roads, able to carry a small number of people; an automobile.* ("***Turismo***: 6) A. generalmente un vehículo

---

[1019] *Ibid.*, párrafo 83.

[1020] Por motor se entiende "(a) *electric motor* (b) *engine* (c) *motor car*" ("a) motor eléctrico, b) motor, c) automóvil de turismo") (*Dictionary of Automobile Engineering*, Peter Collin Publishing, 1997, página 156).

[1021] *Dictionary of Automobile Engineering*, Peter Collin Publishing, 1997, página 156.

[1022] *Ibid.*

[1023] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (quinta edición), volumen 2, página 3512.

automóvil de cuatro ruedas para uso en carretera, capaz de llevar a un pequeño número de personas; un automóvil").[1024]

- ***Motor*****:** (3) a. *A machine for producing motive power from some other form of energy, esp. electrical energy; an engine, esp. that of a vehicle. b. A motor car, a motor vehicle* ("3) a. Una maquina para producir fuerza motriz a partir de alguna otra forma de energía, especialmente energía eléctrica; especialmente el de un vehículo. b) Un automóvil de turismo, un vehículo automóvil").[1025]

Estas definiciones demuestran que un "vehículo automóvil (o automóvil de turismo)" es un "vehículo (o automóvil de turismo)" propulsado por un motor y que se desplaza por carretera y no sobre raíles. Aunque el sentido corriente de "vehículo automóvil" parece indicar un vehículo completo en cuanto que alude a un medio de transportar personas o mercancías, el **Grupo Especial** estima necesario seguir adelante para examinar la expresión "vehículos automóviles" en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin.

iii) Contexto de la expresión arancelaria "vehículos automóviles"

¿Qué constituye contexto para interpretar la expresión arancelaria "vehículos automóviles"?

7.662 El Órgano de Apelación ha afirmado que el contexto del término de que se trate en la partida arancelaria pertinente comprende tanto el contexto inmediato de ese término como su contexto más amplio; el contexto inmediato consiste en los demás términos de la designación del producto que figuran en la partida arancelaria de que se trate, y el contexto más amplio incluye las demás partidas del capítulo pertinente de la lista del Miembro, así como las Listas de otros Miembros de la OMC.[1026]

7.663 El Órgano de Apelación también confirmó la constatación del Grupo Especial en el asunto *CE - Trozos de pollo* de que el Sistema Armonizado[1027] es "contexto" en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena* a efectos de interpretar los acuerdos de la OMC, de los que [la Lista de un Miembro] forma parte integrante, y que en consecuencia el SA es pertinente para interpretar los compromisos arancelarios que figuran en las Listas de los Miembros de la OMC.[1028] Concretamente, el Órgano de Apelación afirmó lo siguiente:

> "Las circunstancias expuestas confirman que, antes de las negociaciones de la Ronda Uruguay y durante ellas, así como *después* de ellas, hubo un amplio consenso entre las Partes Contratantes del GATT para *utilizar* el Sistema Armonizado como base de sus Listas en la OMC, sobre todo con respecto a los productos agropecuarios. A nuestro juicio, ese consenso constituye un 'acuerdo' entre los Miembros de la OMC 'referente al' *Acuerdo sobre la OMC*, que fue 'concertado con motivo de la celebración' de ese Acuerdo, en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. En tal carácter, este acuerdo constituye un 'contexto' con arreglo al párrafo 2 a) del artículo 31 *a los efectos de la interpretación de los Acuerdos de la OMC*, de los que forma parte integrante la Lista de las CE. A la luz

[1024] *Ibid.*, volumen 1, página 342.
[1025] *Ibid.*, página 1841. En el *Shorter Oxford English Dictionary* no figuran definiciones de "*motor car*" ("automóvil de turismo") y "*motor vehicle*" ("vehículo automóvil").
[1026] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 193.
[1027] El apartado a) del artículo 1 del Convenio del SA estipula que el SA comprende las partidas y subpartidas del SA y los códigos numéricos correspondientes, las notas de las secciones, de los capítulos y de las subpartidas, así como las Reglas generales.
[1028] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 199.

> de ello, consideramos que el Sistema Armonizado es pertinente a los efectos de interpretar compromisos arancelarios incluidos en las Listas de los Miembros de la OMC."[1029] (sin cursivas en el original)

7.664 Los Estados Unidos destacan a ese respecto que lo que estaba en cuestión en el asunto *CE - Trozos de pollo* eran los productos agropecuarios y una Lista de concesiones negociada durante la Ronda Uruguay. Aunque reconocen que el SA es pertinente para la interpretación de la Lista de China en el presente caso, los Estados Unidos sostienen que el SA debe examinarse como parte de los "medios de interpretación complementarios", en el sentido del artículo 32 de la *convención de Viena*, y no como contexto en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. Esto es así porque según los Estados Unidos la presente diferencia, en contraste con el asunto *CE - Trozos de pollo*, no concierne a los productos agropecuarios, y también porque no afecta a una lista negociada durante la Ronda Uruguay.

7.665 No creemos, sin embargo, que la constatación del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* esté necesariamente limitada a los productos agropecuarios o las Listas de concesiones negociadas durante la Ronda Uruguay. Los Estados Unidos sólo destacan dos elementos del razonamiento del Órgano de Apelación que se refieren a los productos agropecuarios, pero el Órgano de Apelación subrayó también otros elementos generales en apoyo de su conclusión de que el SA es "contexto" pertinente en el sentido del artículo 31 de la *Convención de Viena*.[1030] Por ejemplo, el Órgano de Apelación destacó "la estrecha vinculación" entre el SA y varios Acuerdos de la OMC[1031], que era "particularmente cierta" en el caso de los productos agropecuarios, pero no se limitaba necesariamente a ellos.[1032] El Órgano de Apelación se remitió también a su constatación en *CE - Equipo informático*, un asunto que no concernía a los productos agropecuarios, en el que se utilizó el SA como base para la preparación de las negociaciones de la Ronda Uruguay.[1033]

7.666 Además, el Órgano de Apelación observó que no sólo antes y durante las negociaciones de la Ronda Uruguay, sino también "después" de ellas, había un amplio consenso entre las Partes Contratantes del GATT para utilizar el SA como la base para sus Listas en la OMC, si bien especialmente con respecto a los productos agropecuarios. En la fecha de su adhesión a la OMC,

---

[1029] *Ibid.*, (*nota del original*: "En vista de esta conclusión, no consideramos necesario determinar si el Sistema Armonizado puede constituir una 'norma pertinente de derecho internacional' en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena*.")

[1030] El Órgano de Apelación hizo referencia a los siguientes elementos que el Grupo Especial tuvo en cuenta en *CE - Trozos de pollo*: los miembros del SA son sumamente numerosos; el SA se utilizó como base para la preparación de las listas del GATT resultantes de la Ronda Uruguay (por ejemplo, *CE - Equipo informático*); las Partes Contratantes adoptaron una decisión que establecía directrices y un "procedimiento especial" para facilitar la adopción general del SA; las Partes adoptaron una Decisión sobre el Procedimiento de Aplicación de los Cambios del Sistema Armonizado; diversos acuerdos de la OMC resultantes de las negociaciones de la Ronda Uruguay se refieren al Sistema Armonizado (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 196 y 197).

[1031] En su razonamiento, el Órgano de Apelación hizo también referencia a otros Acuerdos de la OMC, como el *Acuerdo sobre Normas de Origen* (artículo 9), el *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* (artículo 27) y el *Acuerdo sobre los Textiles y el Vestido* (artículo 2 y Anexo de dicho acuerdo). Esto demuestra, a juicio del Órgano de Apelación, que también es evidente "la estrecha vinculación entre el Sistema Armonizado y los Acuerdos de la OMC". El Órgano de Apelación consideró que esa estrecha vinculación entre el SA y los Acuerdos de la OMC era particularmente cierta en el caso de los productos agropecuarios, pero en nuestra opinión no limitó su examen a los productos agropecuarios (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 197 y 198).

[1032] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 198.

[1033] Véase también la nota 1030 *supra*.

en 2001, China ya era parte contratante del SA.[1034] Así se indica en la sección relativa a los derechos de aduana propiamente dichos del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China a la OMC.[1035]

7.667 Cabe considerar, por consiguiente, que la afirmación del Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo* respalda la opinión de que el SA es "contexto" pertinente, en el sentido del párrafo 2 a) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, para interpretar la Lista de China, más que un medio de interpretación complementario. Además, el argumento de los Estados Unidos de que "China no ha presentado ningún argumento que permita llegar a la conclusión de que hubo un 'acuerdo' comparable (como el de la Ronda Uruguay sobre los productos agrícolas) entre los Miembros de la OMC por lo que respecta a las negociaciones arancelarias de China sobre los productos industriales" parece contradecir su propia declaración de que "es evidente que el arancel de China se basa en la nomenclatura del Sistema Armonizado".[1036] En cualquier caso, como aclaran los Estados Unidos, en el presente caso decidir en qué parte de la *Convención de Viena* debe situarse el SA tendría repercusiones sistémicas antes que repercusiones prácticas.

7.668 El Grupo Especial procederá, por tanto, a examinar el contexto de la expresión "vehículos automóviles" para determinar si los juegos de piezas CKD y SKD están clasificados como vehículos completos.

[1034] China devino parte contratante del SA en 1992.

[1035] El párrafo 89 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China dice así:

"B. REGLAMENTACIÓN DE LAS IMPORTACIONES

Derechos de aduana propiamente dichos

…

> El representante de China dijo que China adoptó la nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) a partir del 1º de enero de 1992, y ese mismo año se adhirió al Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. El Arancel de Aduanas para el año 2000 consta de 21 secciones, 97 capítulos y 7.062 partidas arancelarias a nivel de 8 dígitos basadas en la versión de 6 dígitos del SA 96. El Consejo de Estado fija los tipos arancelarios. Las modificaciones parciales de los tipos arancelarios están sujetas al examen y decisión final de la Comisión Arancelaria del Consejo de Estado. El promedio simple de los derechos de importación de China en 2000 fue del 16,4 por ciento. De las 7.062 partidas arancelarias, 525 están sujetas a derechos inferiores al 5 por ciento, 1.488 a derechos del 5 (incluido) al 10 por ciento (excluido), 2.022 a derechos del 10 (incluido) al 15 por ciento (incluido) y 3.027 a derechos por encima del 15 por ciento. Se ha proporcionado al Grupo de Trabajo información sobre los derechos arancelarios aplicables a determinados productos y datos estadísticos sobre las importaciones realizadas en los últimos años" (informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China (WT/ACC/CHN/49, 1º de octubre de 2001)).

El Canadá también sostiene que "China es signatario del *Convenio del Sistema Armonizado* (Prueba documental conjunta 35). Aproximadamente 200 países y aduanas o uniones económicas, entre ellos el Canadá y China, basan su clasificación arancelaria nacional en la nomenclatura del Sistema Armonizado (Organización Mundial de Aduanas (*World Customs Organization, Fact Sheet, 'The Harmonized System: The Language of International Trade'* (Prueba documental conjunta 36)). Los compromisos arancelarios que figuran en la Lista de China se basan en el arancel de aduanas de China, que es una réplica del Sistema Armonizado hasta el nivel de subpartida de 6 dígitos (es habitual que los aranceles de aduanas nacionales difieran a partir del nivel de 6 dígitos, porque el Sistema Armonizado sólo clasifica hasta el nivel de subpartida de 6 dígitos)" (Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 139).

[1036] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 30 y 31.

Otros términos en las partidas arancelarias para los vehículos automóviles y otras partidas arancelarias del Capítulo 87

7.669 Otros términos arancelarios en las partidas 87.02, 87.03 y 87.04 describen la finalidad de los vehículos comprendidos en cada partida, como el transporte de personas o de mercancías. Un juego de piezas CKD o SKD, aunque consistiría en todas o casi todas las partes de automóviles necesarias para montar un vehículo automóvil, no podría satisfacer las finalidades descritas en las partidas hasta que las partes de automóviles incluidas en el juego de piezas se montaran para formar un vehículo automóvil en el país importador.

7.670 Los términos utilizados en las partidas arancelarias para las partes de automóviles (por ejemplo, las partidas 87.06-87.08, 84.07-84.09 y 85.03)[1037] no ofrecen orientación sobre si los juegos de piezas CKD o SKD deben o no clasificarse como vehículos automóviles completos. No obstante, basándonos en el alcance de los juegos de piezas CKD y SKD arriba definido, observamos que dichos juegos de piezas consisten en una serie de partes de automóviles que es mucho más completa y está más preparada para el montaje de vehículos automóviles que las unidades individuales de partes de automóviles comprendidas en las partidas arancelarias para partes de automóviles, entre ellas las partidas 87.06 ("chasis equipado con su motor") y 87.07 ("carrocerías ... incluida las cabinas") que atañen a los denominados "productos intermedios".

7.671 En consecuencia, no creemos que otros términos que figuran en las partidas arancelarias pertinentes (87.02, 87.03, 87.04) y en las partidas arancelarias para partes de automóviles ofrecen información útil sobre si la expresión "vehículos automóviles" debe interpretarse de manera que incluya en su alcance los juegos de piezas CKD y SKD.

Las Listas de otros Miembros

7.672 El Canadá ha presentado ejemplos de Listas de otros Miembros de la OMC en las que un juego de piezas CKD se clasifica en las partidas arancelarias para vehículos automóviles. Un juego de piezas CKD, por ejemplo, se clasifica en las partidas arancelarias para vehículos automóviles, como la partida arancelaria 8703.2110 en la Lista de concesiones de Malasia[1038], la partida arancelaria 8703.2110.11 en la Lista de concesiones de Indonesia[1039], y la partida arancelaria 8703.2131 en la Lista de concesiones de Viet Nam.[1040] La Lista de concesiones de la Comunidad del África Oriental, por su parte, demuestra que las partes de automóviles "desmontadas o sin montar todavía" se clasifican, por ejemplo, en la partida arancelaria 8702.2010, que es una partida arancelaria correspondiente a vehículos automóviles.[1041]

7.673 En términos generales, las pruebas de que disponemos demuestran que en las Listas de algunos Miembros de la OMC los juegos de piezas CKD y SKD se clasifican como vehículos completos.

[1037] Véase el párrafo 7.660.
[1038] Canadá - Prueba documental 23.
[1039] Canadá - Prueba documental 24.
[1040] Canadá - Prueba documental 26.
[1041] Canadá - Prueba documental 27.

Sistema Armonizado

Consideraciones generales del Capítulo 87 y RGI 2 a)

7.674 Las **Comunidades Europeas** sostienen que en el marco del Capítulo 87 del SA el "ajuste" y el "equipamiento" son criterios importantes en la clasificación arancelaria, como se pone de manifiesto en las Notas Generales del Capítulo 87.[1042] Como en un juego de piezas CKD nada o muy poco está ajustado o equipado, las partes que componen un juego de piezas CKD siguen siendo partes hasta que hayan sido ajustadas y utilizadas juntas para fabricar un vehículo completo.[1043] Además, en los juegos de piezas SKD el grado de ajuste o equipamiento no es suficiente para que esos juegos de piezas sean lo bastante similares a un vehículo completo para que presenten "las características esenciales" de un vehículo terminado.[1044]

7.675 Observamos que los **Estados Unidos** y el **Canadá** reconocen que los juegos de piezas CKD y SKD podrían clasificarse como vehículos completos en la medida en que pueda considerarse que un juego de piezas CKD o SKD presenta las características esenciales de un vehículo completo conforme al principio establecido en la RGI 2 a).[1045]

7.676 **China**, por su parte, aduce que la afirmación de las Comunidades Europeas, por lo que respecta a los juegos de piezas CKD, de que incluso un conjunto completo de partes sigue consistiendo en partes hasta que éstas han sido incorporadas y equipadas juntas como un vehículo completo es errónea a tenor de la segunda frase de la RGI 2 a).[1046] China añade que la posición de las Comunidades Europeas le sorprende, dado que en el asunto *Indonesia - Automóviles* las Comunidades Europeas reconocieron que los juegos de piezas CKD para automóviles están clasificados como vehículos completos en virtud de la RGI 2 a).[1047] China sostiene que las Comunidades Europeas también incurren en error al aducir, basándose en una cita selectiva de las Consideraciones generales del Capítulo 87, que un vehículo incompleto o sin terminar sólo puede clasificarse como un vehículo completo en situaciones muy excepcionales. Por el contrario, los dos ejemplos relacionados con

[1042] Las Comunidades Europeas aducen asimismo que el "ajuste" y el "equipamiento" son también nociones decisivas para la clasificación en las partidas arancelarias 87.06 y 87.07 del SA (Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 268).

[1043] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 270.

[1044] *Ibid.*, párrafos 272 y 273. Al mismo tiempo, las Comunidades Europeas reconocen que la situación puede ser algo más compleja en el caso de los juegos de piezas SKD que en el de los juegos de piezas CKD. Con independencia de ello, las Comunidades Europeas aducen que "aunque los motores y las carrocerías, que en sí mismos consisten de partes incluidas en cuanto tales en la línea arancelaria 87.08, se embalaran junto con todas las demás partes necesarias para fabricar un vehículo completo, los motores, las carrocerías y otras partes seguirían estando sujetas a sus líneas arancelarias específicas, por lo que no serían clasificables como vehículos completos" (Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 273).

[1045] Respuestas de los Estados Unidos y el Canadá a la pregunta 205 del Grupo Especial.

[1046] Primera comunicación escrita de China, párrafo 90.

[1047] China explica que en el asunto *Indonesia - Automóviles* las Comunidades Europeas invocaron la RGI 2 a) para explicar por qué los juegos de piezas CKD para automóviles debían considerarse "similares" a vehículos completos montados a efectos de un análisis de los productos similares en el marco del Acuerdo SMC (párrafo 91 de la Primera comunicación escrita de China). Más concretamente, en aquel caso las Comunidades Europeas afirmaron que "el simple hecho de que los juegos de piezas completamente desmontados se beneficien de un derecho de importación más bajo no significa necesariamente que no se clasifiquen con el mismo código de 6 dígitos del SA que los vehículos completamente montados. Si se confirmase que Indonesia clasifica como piezas y componentes, y no como vehículos de pasajeros, los juegos de piezas completamente desmontados que exporta las CE, se deduciría necesariamente que Indonesia no aplica la Regla Interpretativa General 2 a)" (informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 8.236).

vehículos automóviles que figuran en las Consideraciones generales del Capítulo 87 no son sino ejemplos de la manera en que la RGI 2 a) puede aplicarse a los vehículos automóviles.[1048]

7.677 El **Grupo Especial** comenzará su análisis examinado el texto de las Consideraciones generales del Capítulo 87 y de la RGI 2 a). Las Consideraciones generales del Capítulo 87 estipulan lo siguiente:

> "Los vehículos incompletos o sin terminar se clasifican con los vehículos completos o terminados desde el momento en que presenten ya las características esenciales (Regla General 2 a)). Se consideran como tales, principalmente:
>
> A) Un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería.
>
> B) Un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar.
>
> Este Capítulo comprende igualmente las partes y accesorios identificables como exclusiva o principalmente destinados a los vehículos que comprende, siempre que no estén excluidos por Notas de la sección XVII (véanse las Consideraciones generales correspondientes)."[1049]

7.678 Por consiguiente, las Consideraciones generales del Capítulo 87 hacen referencia a la RGI 2 a) y proporcionan dos ejemplos de vehículos incompletos o sin terminar que se clasifican como vehículos completos de conformidad con el principio establecido en la RGI 2 a).

7.679 A su vez, la RGI 2 a) dispone lo siguiente:

> "Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía."

7.680 Entendemos que el texto de la RGI 2 a) sugiere las siguientes tres situaciones en las que las mercancías se clasifican en las partidas arancelarias para mercancías completas:

a) "producto incompleto o sin terminar" presentado "montado", siempre que el producto incompleto o sin terminar presente las características esenciales del producto completo o terminado;

b) producto "completo o terminado" presentado "desmontado o sin montar todavía"; y

c) "producto incompleto o sin terminar" presentado "desmontado o sin montar todavía", siempre que el producto incompleto o sin terminar presente las características esenciales del producto completo o terminado.

[1048] Primera comunicación escrita de China, párrafo 92.
[1049] Prueba documental conjunta 37.

7.681 A nuestro juicio, cabría considerar que los dos ejemplos proporcionados en las Consideraciones generales del Capítulo 87 están comprendidos en el primer caso previsto en la RGI 2 a) *supra*, ya que "un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería" y "un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar", si se presentan montados a las autoridades aduaneras, constituyen la categoría de "vehículos incompletos o sin terminar" que presentan las características esenciales de un vehículo completo.

7.682 Como observamos en los párrafos 7.639 a 7.647, por juegos de piezas CKD o SKD se entiende un grupo de partes de automóviles que están empaquetados en un juego y se envían juntos en una sola expedición para su montaje para formar un vehículo automóvil en el país importador. Esos conjuntos de partes de automóviles se importan completamente desmontados en el caso de los juegos de piezas CKD, y parcialmente montados en el caso de los juegos de piezas SKD. Dado que, por definición, un juego de piezas CKD o SKD comprende todas o casi todas las partes y componentes de automóviles necesarios para montar un vehículo completo, la cantidad de partes de automóviles que comprende ese juego de piezas alcanza, cuando no supera, la de los vehículos automóviles incompletos o sin terminar que se dan como ejemplos en las Consideraciones generales del Capítulo 87 (es decir, un vehículo automóvil simplemente desprovisto de ruedas o neumáticos y sin la batería y un vehículo automóvil sin el motor o cuyo interior está sin terminar). Además, como la RGI 2 a) dispone que un artículo incompleto o sin terminar presentado "desmontado o sin montar todavía" también debe clasificarse como el producto completo (en la tercera situación del párrafo 7.680 *supra*)[1050], el hecho de que los juegos de piezas CKD y SKD se presenten desmontados, es decir, sin ajuste y equipamiento, como aducen las Comunidades Europeas, no hace que esos juegos de piezas estén necesariamente excluidos del ámbito de aplicación de la RGI 2 a).[1051] Como sostiene China y hemos observado más arriba, los dos ejemplos dados en las Consideraciones generales del Capítulo 87 ilustran la manera en que opera la primera frase de la RGI 2 a), a saber, que un vehículo "incompleto o sin terminar" que se presenta "montado" se clasifica con el vehículo completo o terminado desde el momento en que presente ya las características esenciales. Del texto de esos dos ejemplos no deducimos que "el ajuste y el equipamiento" sean criterios importantes de la clasificación arancelaria, como sostienen las Comunidades Europeas.

[1050] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre si debe considerarse que un grupo de partes de automóviles en forma de juego de piezas CKD o SKD con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 21 del Decreto Nº 125 presenta "las características esenciales del vehículo completo o terminado" en términos de la RGI 2 a), la **Secretaría de la OMA** comenta que el Comité del SA acordó que el SA no debía exigir que el montaje ulterior de las partes fuera "sencillo". Por esa razón, el SA no limita el ámbito de aplicación de la RGI 2 a) a conjuntos de partes para los que la operación de montaje requerida es inferior a un determinado nivel de complejidad. La Secretaría de la OMA indica también que al no haber orientación específica de la Nomenclatura (es decir, interpretación de la Nomenclatura) compete a las administraciones aduaneras nacionales interpretar estas disposiciones (carta de 20 de junio de la OMA, páginas 4 y 5).

[1051] En respuesta a la pregunta 218, las Comunidades Europeas sostienen que las expresiones "éste presente" y "se presente desmontado o sin montar todavía" que figuran en las frases primera y segunda de la RGI 2 a) denotan el mismo sentido en cuanto al tiempo, y que la segunda frase de la RGI 2 a) se ocupa de la cuestión del montaje. Las Comunidades Europeas indican también que las dos frases de la RGI 2 a) tienen Notas explicativas distintas que orientan sobre su interpretación. Según las Comunidades Europeas, el Capítulo 87 contiene una *lex specialis* consistente en una Nota explicativa conforme a la RGI 2 a), y con arreglo a esa *lex specialis* es evidentemente más probable que las condiciones de la RGI 2 a) se cumplan en un caso dado si las mercancías se presentan en un estado avanzado de montaje, ya que en los ejemplos se utiliza la noción de "ajuste". En suma, los argumentos de las Comunidades Europeas relativos al "ajuste y equipamiento" parecen basarse en las Notas explicativas de la segunda frase de la RGI 2 a), que se abordan en la sección siguiente.

Nota explicativa VII de la RGI 2 a)

7.683 Las **Comunidades Europeas** alegan también que el artículo 2 y el párrafo 1 del artículo 21 del Decreto Nº 125 y el apartado a) del artículo 13 del Aviso Nº 4 infringen *en sí mismos* el artículo II del GATT de 1994 porque obligan a las autoridades aduaneras de China a clasificar "siempre y automáticamente" los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos, sometiéndolos así al derecho más elevado.[1052] Las Comunidades Europeas sostienen que las medidas de China son incompatibles con el principio establecido en la RGI 2 a), ya que China clasifica los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos incluso cuando su montaje para formar vehículos completos incluye operaciones de trabajo como el curado y la pintura de la carrocería, que no son operaciones de montaje.[1053] Basándose en ello, las Comunidades Europeas aducen que como los procesos de fabricación de un vehículo completo mediante la utilización de juegos de piezas CKD y SKD en China normalmente requieren nuevas operaciones de trabajo en forma de curado y pintura de la carrocería, que exceden de los límites de las operaciones de montaje en el sentido de la Nota explicativa VII de la RGI 2 a), no es coherente clasificar siempre y automáticamente esos juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos. Según las Comunidades Europeas, distintos juegos destinados a transformarse en vehículos completos pueden precisar distintas operaciones de trabajo ulterior, por ejemplo según el nivel de electrónica de alta tecnología en el vehículo final, por lo cual la clasificación de un juego de piezas debe efectuarse siempre según cada caso y no con carácter general, como hace China, salvo que la Lista del Miembro prevea líneas arancelarias para diferentes clases de juegos de piezas.[1054]

7.684 **China**, por su parte, aduce que con independencia de su estado de montaje anterior, los juegos de piezas CKD y SKD se montan mediante los tipos de operaciones de montaje especificados en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).[1055] Según China, ninguna de las partes ha discutido que los juegos de piezas CKD y SKD se pueden montar para formar un vehículo automóvil completo por medio de los métodos de montaje señalados en la Nota explicativa VII, lo que también se desprende del hecho de que las autoridades aduaneras nacionales clasifiquen habitualmente los juegos de piezas CKD y SKD para vehículos automóviles como "vehículos automóviles" de conformidad con la RGI 2 a).[1056] China sostiene que cabe presumir que la palabra "*working*" en "*working operations*" ("operación de acabado") en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) significa "*making, manufacture, construction; the manner or style in which something is made*," ("hechura, manufactura, fabricación, construcción, la manera o el estilo en que algo está hecho"), y que si los componentes tienen que someterse a una "operación de acabado" adicional (es decir, una operación de fabricación) antes de que puedan montarse para formar el artículo completo, no pueden clasificarse como un artículo completo de conformidad con la RGI 2 a).[1057]

7.685 El **Grupo Especial** observa que la alegación formulada por las Comunidades Europeas a este respecto concierne a dos cuestiones distintas pero relacionadas. En primer lugar, las Comunidades Europeas mantienen que las medidas de China son en sí mismas incompatibles porque siempre y automáticamente clasifican los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos, a pesar de que hay casos en los que algunos juegos de piezas CKD y SKD no deben clasificarse como vehículos completos. En segundo lugar, la mayoría de los juegos de piezas CKD y SKD importados en China

[1052] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 132.
[1053] *Ibid.*, párrafo 130, donde se hace referencia a la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial.
[1054] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 47 del Grupo Especial.
[1055] Respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial.
[1056] Respuesta de China a la pregunta 62 del Grupo Especial.
[1057] *Ibid.*

son sometidos a tipos de operaciones que exceden del alcance de las operaciones de montaje, porque conllevan la pintura y curado de la carrocería. Examinaremos esas dos cuestiones sucesivamente.

7.686 En primer lugar, por lo que respecta a si las medidas de China son incompatibles en sí mismas porque siempre y automáticamente clasifican los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos aunque hay casos en que determinados juegos de piezas CKD y SKD no deben clasificarse como vehículos completos, incumbe a las Comunidades Europeas, como parte que afirma una alegación, demostrar que en virtud de las medidas las autoridades aduaneras de China "siempre y automáticamente" clasifican los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos a pesar de que determinadas expediciones de juegos de piezas CKD y SKD no reúnen las condiciones para ser clasificados como vehículos completos. Para demostrar que las medidas infringen, en sí mismas, las obligaciones que corresponden a China en el marco de la OMC por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, las Comunidades Europeas tienen que demostrar que las medidas en litigio son de aplicación obligatoria, es decir, que con arreglo a las medidas las autoridades aduaneras de China no están libremente facultadas para determinar si ciertas expediciones de partes y componentes de automóviles constituyen juegos de piezas CKD y SKD y deben, por tanto, clasificarse como vehículos completos. Las Comunidades Europeas no lo han demostrado.

7.687 Como se indica más arriba, las medidas no contienen ninguna definición normalizada de los juegos de piezas CKD y SKD. No obstante, pudimos definir el alcance de los juegos de piezas CKD y SKD basándonos en la manera en que generalmente se entienden esos términos en la industria del automóvil.

7.688 Con arreglo al párrafo 1 del artículo 21 del Decreto Nº 125, las autoridades aduaneras de China tienen que clasificar las partes de automóviles presentadas para clasificación, una vez categorizadas como "juegos de piezas CKD y SKD", como vehículos automóviles. Esto significa que las autoridades aduaneras de China tienen primero que determinar si una expedición dada de partes y componentes de automóviles presentada a clasificación se ajusta a lo que constituye un juego de piezas CKD o SKD. Si las autoridades aduaneras, basándose en el contenido de cada expedición, deciden que las partes de automóviles presentadas constituyen un juego de piezas CKD o SKD, con arreglo a las medidas deberán clasificar esas partes como vehículos automóviles.

7.689 Las Comunidades Europeas aducen a ese respecto que las autoridades aduaneras de China no están libremente facultadas para adoptar una decisión inicial sobre si una determinada expedición de partes y componentes de automóviles se ajusta a lo que constituye un juego de piezas CKD o SKD. No hemos encontrado ningún respaldo para esa posición. Antes bien, lo que hace que las medidas en litigio sean obligatorias con respecto a los juegos de piezas CKD y SKD es el hecho de que una vez que se determine que las partes presentadas a clasificación constituyen juegos de piezas CKD o SKD las autoridades aduaneras tienen que clasificarlas obligatoriamente como vehículos completos. Esta cuestión, que se ha sometido a nuestra consideración, es distinta de la cuestión de si la decisión de las autoridades aduaneras de China, en un caso dado, de que una expedición de partes de automóviles constituye un juego de piezas CKD o SKD es compatible con las obligaciones de China. Esa última cuestión atañe a si las medidas, "en su aplicación" a una situación específica, son o no compatibles.

7.690 En segundo lugar, las Comunidades Europeas presentan una alegación fáctica en el sentido de que la mayoría de los juegos de piezas CKD y SKD importados en China son sometidos a procesos que exceden del alcance de las operaciones de montaje indicadas en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a). La alegación de las Comunidades Europeas se basa en la respuesta de China de que las operaciones de montaje de juegos de piezas CKD y SKD conllevan, entre otras cosas, la pintura y curado de la carrocería.

7.691 La Nota explicativa VII de la RGI 2 a) dispone lo siguiente:

> "Para la aplicación de esta Regla, se considera como 'artículo desmontado o sin montar todavía' al artículo cuyos componentes *deban ensamblarse, por ejemplo, por medio de dispositivos de fijación (tornillos, pernos, tuercas, etc.*) o por remachado o soldadura, con la condición, sin embargo, de que se trate *solamente de operaciones de montaje*.
>
> A este respecto, no se tendrá en cuenta la complejidad del método de montaje. Sin embargo, los componentes no pueden someterse a ninguna operación adicional de acabado para alcanzar el estado final." (sin cursivas en el original)

7.692 Observamos, en primer lugar, que el texto de la Nota explicativa VII de la RGI 2 a) ofrece algunos ejemplos, no una lista exhaustiva, de los procesos de montaje que reúnen las condiciones establecidas en la RGI 2 a). Aunque convienen en que procesos como la fijación con tornillos, pernos y tuercas, el remachado y la soldadura están comprendidas en los procesos de montaje, las Comunidades Europeas sostienen que la pintura y curado de la carrocería no son operaciones de montaje en el sentido de la RGI 2 a).

7.693 Por lo que respecta a una pregunta del Grupo Especial concerniente al tipo de procesos de manufactura necesarios para fabricar un vehículo completo utilizando juegos de piezas CKD y SKD, las partes opinaron en términos generales que es difícil dar una respuesta general, ya que el nivel de ajuste y equipamiento variará en función de las circunstancias y del contenido del juego de piezas.[1058] En otras palabras, cuanto más montadas estén las partes de automóviles antes de su importación, menos operaciones se necesitarán a fin de montarlas para formar un vehículo completo. Las partes parecen también coincidir en que si bien la fabricación de un vehículo completo utilizando juegos de piezas CKD o SKD puede no ser muy distinta del proceso general de fabricación, las operaciones de montaje utilizando CKD o SKD serán menos complicadas que las que tienen lugar utilizando partes en general. La observación de los Estados Unidos a este respecto nos parece especialmente pertinente. Los Estados Unidos sostienen que:

> "Una operación que ensambla juegos de piezas es distinta de una fábrica de automóviles completa con capacidad logística plena para manejar expediciones de partes a granel. (no se reproduce la nota de pie de página) Además, la mayoría de las fábricas de automóviles no se dedica a montar juegos de piezas discretos", y, "como cuestión comercial práctica, cabe señalar que los juegos de piezas CKD y SKD constituyen un método de producción ineficiente cuyo uso los fabricantes limitan a las siguientes circunstancias: 1) cuando están iniciando una nueva operación de montaje en una ubicación distante sin una base de suministro desarrollada; o 2) cuando el número de vehículos producidos en una ubicación distante se limita a únicamente varios miles de vehículos al año."

7.694 Tomamos nota también de la opinión de los reclamantes sobre la manera en que los procesos de montaje requeridos para los juegos de piezas CKD y SKD son distintos de los empleados para partes de automóviles ordinarias. Por ejemplo, las Comunidades Europeas, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, afirman que los juegos de piezas CKD y SKD se importan porque a veces no existe capacidad de fabricación en el país de destino y básicamente aún hay que hacer la inversión para construir coches a partir de expediciones de partes a granel. Según las Comunidades Europeas, para pasar a las exportaciones de partes a granel es preciso que en el lugar de destino se

[1058] Respuestas de las partes a la pregunta 70 del Grupo Especial.

disponga de las plantas de montaje y fabricación, así como de un sistema informático suficientemente avanzado y de personal capacitado para gestionar miles de partes que han de utilizarse en diferentes modelos.[1059] El Canadá también considera que los fabricantes de automóviles no necesitan una cadena de montaje entera especial para montar vehículos completos a partir de juegos de piezas CKD.[1060]

7.695 Además, la explicación que China[1061] da del proceso de montaje de automóviles atañe a ese proceso en general, y no está necesariamente limitada al montaje de juegos de piezas CKD y SKD.[1062] En cualquier caso, no se nos han presentado pruebas que respalden la opinión de que la pintura y curado de la carrocería son operaciones de montaje. Por consiguiente, no estamos en condiciones de afirmar que la pintura y curado de la carrocería son procesos necesarios para el montaje de los juegos de piezas CKD o SKD importados en China.

7.696 A ese respecto, nuestra constatación *supra* es únicamente a los efectos de la presente diferencia, y se basa en las pruebas de que disponemos. Por tanto, no estamos determinando si el principio establecido en la RGI 2 a) debe aplicarse, y en qué forma, a una determinada expedición de juegos de piezas CKD o SKD sobre la base de las operaciones de montaje que esos juegos de piezas necesitarían en el país importador.

7.697 Dadas esas circunstancias, el **Grupo Especial** constata que el contexto de la expresión "vehículos automóviles", en particular en la RGI 2 a), sugiere que en principio los juegos de piezas CKD y SKD podrían clasificarse como vehículos completos.

iv) Objeto y fin

7.698 Examinaremos ahora si interpretar la expresión arancelaria "vehículos automóviles" de manera que incluya los juegos de piezas CKD y SKD socavaría el objeto y fin de los tratados pertinentes, a saber, el Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994.

7.699 En relación con ello, el Órgano de Apelación ha aclarado, en *CE - Trozos de pollo* cuáles son el objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 en el sentido del párrafo 1 del artículo 31 de la *Convención de Viena*. El Órgano de Apelación consideró que si bien el punto de partida para determinar el "objeto y fin" es el propio tratado en su totalidad, el párrafo 1 del artículo 31 de la *Convención de Viena* no excluye necesariamente que se tengan en cuenta el objeto y fin de un término concreto del tratado (en aquel caso, un término arancelario que figuraba en una partida arancelaria de la Lista de concesiones de las Comunidades Europeas), si el hacerlo ayuda al

[1059] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 255 del Grupo Especial.
[1060] Respuesta del Canadá a la pregunta 255 del Grupo Especial.
[1061] Respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial.
[1062] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre la diferencia, si la hubiera, entre "fabricación" y "montaje" por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, China sostiene que el alcance de la segunda frase de la RGI 2 a) queda definido por remisión a los tipos de operaciones de montaje que se especifican en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a), y que lo que reviste importancia por lo que respecta al alcance de dicha Regla es si las partes y componentes desmontados pueden o no montarse para formar el artículo completo por medio de las operaciones de montaje especificadas (respuesta de China a la pregunta 62 del Grupo Especial). China también sostiene que ninguna parte ha discutido que los juegos de piezas CKD y SKD pueden montarse para formar un vehículo automóvil completo por medio los métodos de montaje detallados en la Nota explicativa VII de la RGI 2 a). Según China, esta conclusión se desprende del hecho de que normalmente las autoridades aduaneras nacionales clasifican los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles de conformidad con la RGI 2 a).

interprete a determinar el objeto y fin del conjunto del tratado.[1063] Al mismo tiempo, el Órgano de Apelación advirtió contra la interpretación de las normas de la OMC a la luz del "objeto y fin" que se atribuye a disposiciones, párrafos o apartados concretos de los acuerdos de la OMC, o partidas arancelarias de las Listas, separadamente del objeto y fin del conjunto del tratado.[1064] En particular, el Órgano de Apelación coincidió con la opinión del Grupo Especial de que "el objeto y fin unilaterales por los que un Miembro asume un compromiso arancelario no pueden ser la base" de una interpretación de ese compromiso, porque la interpretación conforme a los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena* debe apuntar a la dilucidación de la intención *común* de las partes.[1065]

7.700 Uno de los objetos y fines del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 es la seguridad y previsibilidad de los acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio. Considerada en su contexto, como se explica más arriba, incluidos los aranceles de aduanas de algunos otros Miembros, parece que la expresión arancelaria "vehículos automóviles" debería interpretarse de manera que incluya las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD. Los propios reclamantes no han negado que determinados grupos de partes de automóviles que constituirían juegos de piezas CKD y SKD, importados y presentados a la aduana juntos en una sola expedición, podrían clasificarse como vehículos completos. Por tanto, parece que interpretar que "vehículos automóviles" incluye los juegos de piezas CKD y SKD no socavaría la seguridad y previsibilidad de los acuerdos recíprocos y mutuamente ventajosos entre los Miembros. Aunque somos conscientes de que el objetivo global del Acuerdo sobre la OMC y el GATT de 1994 es "la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio", los compromisos arancelarios que figuran en la Lista de un Miembro son los "acuerdos [basados en] la reciprocidad [y en] mutuas ventajas" que comprenden el interés del Miembro que asume el compromiso por la manera en que los compromisos específicos se organizan en su Lista.

7.701 Proseguiremos ahora con nuestro análisis de la expresión "vehículos automóviles" a la luz de otros instrumentos interpretativos contemplados en el artículo 31 de la *Convención de Viena*.

[1063] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 238, donde se hace referencia a Sir Ian Sinclair, *The Viena Convention on the Law of Treaties*, segunda edición (Manchester University Press, 1984), páginas 130 a 135, citado en el informe del Grupo Especial sobre la misma diferencia (informe del Grupo Especial, nota 153 al párrafo 7.105). Por tanto, a juicio del Órgano de Apelación, en la medida en que se pueda hablar del "objeto y fin de una disposición de un tratado", este objeto y fin estará informado por el objeto y fin de todo el tratado, del que la disposición no es más que un elemento, y estará en consonancia con él (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 238, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, en el que el Órgano de Apelación afirmó que "uno de los objetos y fines fundamentales del GATT de 1994 ... se enuncia en el artículo II" (informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 47)).

[1064] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 239.

[1065] *Ibid.*, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84; y Sinclair, páginas 130 y 131, como se indica en el informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo* (nota 536 al párrafo 7.236). En *CE - Trozos de pollo*, las Comunidades Europeas adujeron que la noción de "conservación a largo plazo" caracteriza los cuatro procesos mencionados en la partida 02.10, es decir "salado", "en salmuera", "seco" y "ahumado". En conclusión, el Órgano de Apelación no constató error en la constatación del Grupo Especial de que una interpretación del término "salado" en el compromiso arancelario consagrado en la partida 02.10 de la Lista de las CE en el sentido de que incluía el criterio de la conservación a largo plazo "podría socavar el 'objeto y fin' de seguridad y previsibilidad" subyacente tanto en el Acuerdo sobre la OMC como en el GATT de 1994.

v) Práctica ulteriormente seguida

7.702 El párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena* estipula lo siguiente:

> "3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:
>
> b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado."

7.703 Como observó el Órgano de Apelación en *CE - Trozos de pollo*, "la 'práctica ulteriormente seguida' en la aplicación de un tratado puede ser un elemento importante para su interpretación porque 'constituye una prueba objetiva de la forma en que las partes entendieron el significado del tratado'".[1066] A la luz de ese principio, en aquel asunto el Órgano de Apelación aclaró varias cuestiones derivadas del examen de la "práctica ulteriormente seguida" por el intérprete de un tratado.

7.704 En primer lugar, por lo que respecta a "qué" puede considerarse que constituye una práctica, el Órgano de Apelación afirmó que si bien *no es preciso que todas y cada una de las partes* hayan seguido una práctica determinada para que ésta pueda considerarse una práctica "común" y "concordante", sería *difícil* establecer un "modelo concordante, común y discernible" sobre la base de actos o declaraciones de *una, o muy pocas partes en un tratado multilateral*, como el Acuerdo sobre la OMC.[1067] El Órgano de Apelación constató asimismo que si sólo algunos Miembros de la OMC hubieran seguido una determinada práctica, esa circunstancia podría reducir la disponibilidad de tales "actos o declaraciones" a los efectos de determinar la existencia de una "práctica ulteriormente seguida" en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 31.

7.705 Además, al abordar la cuestión de "la práctica de quiénes" es pertinente para establecer la existencia de acuerdos sobre la interpretación de la disposición de que se trate, el Órgano de Apelación constató en *CE - Trozos de pollo* que si bien el asunto objeto de aquella diferencia concernía al alcance de un compromiso arancelario contenido en la Lista específica de las Comunidades Europeas en la OMC, las partidas pertinentes son comunes para todos los Miembros de la OMC, por lo que no está justificado recurrir exclusivamente a la práctica clasificatoria del Miembro importador como algo que constituye práctica ulteriormente seguida.[1068]

[1066] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 255, donde se cita el *Yearbook of the International Law Commission* (Anuario de la Comisión de Derecho Internacional) (1966), volumen II, página 219, párrafo 6.

[1067] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 259.

[1068] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 259, 260, 265 y 266. En la parte pertinente de su informe sobre el asunto *CE - Equipo informático*, el Órgano de Apelación afirmó lo siguiente:

> "el hecho de que las Listas de los Miembros sean parte integrante del GATT de 1994 indica que, si bien cada Lista incluye los compromisos arancelarios contraídos por *un* Miembro, las Listas representan en conjunto un acuerdo común entre *todos* los Miembros" (las cursivas figuran en el original, párrafo 109).
>
> "La finalidad de la interpretación de los tratados es determinar la intención *común* de las partes en el tratado. Para determinar esa intención puede ser pertinente la práctica anterior de *una* de las partes solamente, pero es evidente que ésta tiene un valor más limitado que la práctica de todas las partes ..." (las cursivas figuran en el original, párrafo 93).

El Órgano de Apelación también aclaró "cuál es la gama de productos" pertinente a efectos de establecer la "práctica ulteriormente seguida". Opinó que la gama de productos pertinentes incluía *toda la gama*

7.706 Por consiguiente, y sobre la base de la orientación del Órgano de Apelación sobre la evaluación de la práctica ulteriormente seguida para interpretar una disposición de un tratado (los compromisos asumidos por China en virtud de su Lista) expuesta más arriba, el Grupo Especial examinará la manera en que China ha estado clasificando los juegos de piezas CKD y SKD desde su adhesión a la OMC, así como la manera en que los reclamantes y otros Miembros de la OMC han estado clasificando esos juegos de piezas.

La práctica de China desde su adhesión a la OMC

7.707 Los **reclamantes** sostienen que China ha estado tratando los juegos de piezas CKD y SKD como partes imponiendo los tipos arancelarios más bajos aplicables a las partes desde su adhesión a la OMC.[1069] Sin embargo, no han podido presentar pruebas documentales que demuestren esa práctica de China.[1070]

7.708 **China**, por el contrario, aduce que tanto antes como después de su adhesión a la OMC ha clasificado los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles, y ha impuesto a dichos juegos los tipos del derecho aplicables a vehículos automóviles.[1071] En apoyo de su posición, presenta un formulario de declaración de importación en el que una importación de un juego de piezas CKD por Shangai GM que tuvo lugar en 2004 se clasificó como un vehículo automóvil, imponiéndosele el tipo del derecho aplicable a los vehículos automóviles.[1072]

7.709 El **Grupo Especial** observa, en primer lugar, una sutil diferencia en los términos utilizados por las partes en sus respectivos argumentos: los reclamantes aluden a la manera en que China ha estado *tratando* los juegos de piezas CKD y SKD, mientras que China sostiene que siempre ha *clasificado* los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles, imponiéndoles los tipos del derecho aplicables a vehículos automóviles.

7.710 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre si el trato arancelario está siempre vinculado a la clasificación arancelaria, los reclamantes sostienen que la clasificación arancelaria está normalmente[1073], generalmente[1074], o siempre[1075] relacionada con el trato arancelario.

7.711 China sostiene que el trato arancelario -es decir, el tipo del derecho aplicable- siempre está vinculado a la clasificación arancelaria. Según China, la clasificación arancelaria de una mercancía antecede a la determinación del tipo del derecho que se le aplica, ya que es imposible determinar el tipo del derecho correcto sin determinar antes la clasificación de la mercancía.[1076]

7.712 Entendemos asimismo que la *interpretación* de la Lista de concesiones de un Miembro a fin de determinar el compromiso arancelario del Miembro contenido en una partida arancelaria está vinculada a la clasificación arancelaria, porque la Lista del Miembro está estructurada en forma de

---

de los productos *clasificables en la partida arancelaria de que se tratara* en aquel caso, así como *otras partidas arancelarias alternativas pertinentes*, y no sólo la práctica de clasificación relacionada con el subconjunto de productos abarcados por las medidas objeto de aquella diferencia (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 267 a 270).

[1069] Respuestas de los reclamantes a la pregunta 254 del Grupo Especial. Véase también la nota 1101.
[1070] Respuestas de los reclamantes a la pregunta 254 del Grupo Especial.
[1071] Respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial.
[1072] *Ibid.*, donde se hace referencia a la Prueba documental 48 presentada por China.
[1073] Respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 259 d) del Grupo Especial.
[1074] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 259 d) del Grupo Especial.
[1075] Respuesta del Canadá a la pregunta 259 d) del Grupo Especial.
[1076] Respuesta de China a la pregunta 258 del Grupo Especial.

nomenclatura, lo que a su vez está regulado por las reglas clasificatorias. Por lo que respecta a la alegación sobre el trato arancelario otorgado por China a lo juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas formulada por los reclamantes al amparo del artículo II del GATT de 1994, tenemos que *interpretar* la Lista de China para determinar cuál es el compromiso arancelario de China en lo concerniente a esos juegos de piezas. Esto nos obliga a examinar primero si los juegos de piezas CKD y SKD están *clasificados* como vehículos automóviles en la Lista de China.

7.713 Pasando ahora a la práctica China desde su adhesión a la OMC, cabe señalar que no se nos han presentado pruebas que demuestren que China ha estado *clasificando* como partes los juegos de piezas CKD y SKD. La única prueba de la práctica clasificatoria de China a ese respecto es el formulario de declaración de importación presentado por un importador -Shangai GM- que nos ha proporcionado China.[1077] A tenor de ese formulario, un juego de piezas CKD importado por Shangai GM se clasificó como un vehículo automóvil en la partida arancelaria 8703.2334.90 que es una subpartida al nivel de 10 dígitos de la partida arancelaria 87.03 para "automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ('*break*' o '*station wagon*') y los de carreras". Dadas esas circunstancias, no disponemos de pruebas suficientes para concluir que China ha estado clasificando los juegos de piezas CKD y SKD como partes desde su adhesión a la OMC, como aducen los reclamantes.

La práctica de los reclamantes desde la adhesión de China a la OMC

7.714 Todos los reclamantes sostienen que ni utilizan los términos ni tienen una línea arancelaria para los "juegos de piezas CKD y SKD" en sus aranceles.[1078] Antes bien, la clasificación de las mercancías se basa en la condición en que se importan, caso por caso.

7.715 Concretamente, las **Comunidades Europeas** consideran que parecería más probable que un juego de piezas SKD cumpliera las condiciones para ser clasificable como vehículo completo, ya que las partes se presentarían en la aduana con un cierto grado de "ajuste y equipamiento", y que un juego de piezas CKD que conste de todas las partes necesarias para montar un vehículo completo podrá en determinadas circunstancias clasificarse como el vehículo completo siempre y cuando no resulte necesaria ninguna otra operación sino el montaje para obtener el vehículo completo de conformidad con la Nota explicativa VII de la RGI 2 a).

7.716 Los **Estados Unidos** sostienen que en la medida en que entienden los términos "juegos de piezas CKD o SKD" tal como China los define en el Decreto Nº 125, clasifican las mercancías en el estado en que se han importado. Si se importa un grupo de componentes juntos que pueden formar un conjunto, se clasificarían separadamente en la partida arancelaria que describe ese conjunto. Si un grupo de componentes no constituye un conjunto, se clasificará individualmente.

7.717 El **Canadá** sostiene que lo que es importante para la clasificación arancelaria es la aplicación de la RGI 2 a), y añade que determinados grupos de partes sólo se pueden describir adecuadamente como juegos de piezas CKD o SKD cuando todas o casi todas las partes necesarias para construir un vehículo entero se presentan a la aduana juntas en una expedición.[1079] El Canadá aduce también que

[1077] China - Prueba documental 48.
[1078] Respuestas de los reclamantes a la pregunta 47 del Grupo Especial.
[1079] Respuesta del Canadá a la pregunta 33 del Grupo Especial.

los funcionarios de aduanas de China gozan de la discreción de clasificar los juegos de piezas CKD y SKD como partes, o clasificarlos en el nivel de 6 dígitos como vehículo entero.[1080]

7.718 **China** sostiene que, de conformidad con la RGI 2 a), las autoridades de aduana normalmente clasifican los juegos de piezas CKD (para automóviles y otros artículos) como el artículo completo.[1081] China hace referencia a casos en los que los reclamantes han clasificado juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos aplicando la RGI 2 a): el Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá clasificó juegos sin montar compuestos por todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil completo como un vehículo automóvil completo[1082]; y las Comunidades Europeas, en su información arancelaria vinculante (IAV) clasificaron un automóvil deportivo Blentley marca VI completamente desmontado como un vehículo automóvil.[1083]

7.719 El **Grupo Especial** observa, por tanto, que las pruebas presentadas por China demuestran que los reclamantes también han clasificado juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles completos. De hecho, los propios reclamantes no niegan que un grupo de partes de automóviles que constituyan todas o casi todas las partes necesarias para montar un vehículo automóvil podría clasificarse como un vehículo automóvil de conformidad con el principio establecido en la RGI 2 a) si se importan y se presentan a la aduana juntas en una sola expedición.

La práctica de otros Miembros de la OMC desde la adhesión de China a la OMC

7.720 Como ha observado el **Grupo Especial** en el párrafo 7.672 *supra*, algunos Miembros de la OMC tienen líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD en las partidas arancelarias para vehículos automóviles de sus aranceles. El Canadá destaca que esos países, salvo Australia y Filipinas[1084], imponen tipos arancelarios más bajos a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD que a las de vehículos automóviles completos.[1085] Sin embargo, a nuestro entender, imponer a los juegos de piezas CKD y SKD tipos arancelarios más bajos que los aplicables a los vehículos automóviles no modifica el hecho de que esos Miembros los *clasifican* en las partidas arancelarias para vehículos automóviles. Los compromisos arancelarios específicos contenidos en las partidas arancelarias de las Listas de esos Miembros son resultado de negociaciones específicas entre el Miembro de que se trata y otros Miembros. En términos generales, las pruebas indican que al menos algunos otros Miembros de la OMC, como Malasia, Indonesia, Vietnam, la Comunidad del África Oriental, Australia y Filipinas, clasifican los juegos de piezas CKD y SKD como "vehículos automóviles", y que el trato arancelario que esos Miembros otorgan a los juegos de piezas CKD y SKD puede variar.

[1080] El Canadá sostiene que si China clasifica los juegos de piezas CKD o SKD al nivel de 6 dígitos como un vehículo completo deberá efectuarse otra clasificación más al nivel de 7 u 8 dígitos para indicar que se trata de un vehículo entero desmontado, y sujeto por tanto a un derecho del 10 por ciento.

[1081] Primera comunicación escrita de China, párrafo 90, nota 65. China hace también referencia a una decisión clasificatoria de los Estados Unidos en la que los Servicios de Aduana y Protección de las Fronteras de los Estados Unidos clasificaron juegos de piezas de pistolas sin montar a los que les faltaba una parte como pistolas completas, basándose en el principio establecido en la RGI 2 a) (NY M83114, *Tariff classification of incomplete, unassembled pistols from Austria* (10 de mayo de 2006) (China - Prueba documental 16)).

[1082] Memorandum D10-14-45, *Tariff Classification of Kit Cars* (9 de marzo de 2007) (China - Prueba documental 17).

[1083] BTI GB115951081 (16 de noviembre de 2006) (China - Prueba documental 18).

[1084] Australia y Filipinas imponen a los juegos de piezas CKD y SKD aranceles en gran medida a la misma tasa aplicable a vehículos montados (respuesta del Canadá a la pregunta 256 del Grupo Especial).

[1085] Respuesta del Canadá a la pregunta 256 del Grupo Especial.

7.721 En conclusión, el **Grupo Especial**, basándose en las pruebas de que dispone, constata que las prácticas clasificatorias de al menos algunos Miembros de la OMC demuestran que los juegos de piezas CKD y SKD se clasifican como vehículos automóviles.[1086]

vi) Medios de interpretación complementarios

7.722 El artículo 32 de la *Convención de Viena* dispone lo siguiente:

> "Medios de interpretación complementarios
>
> Se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:
>
> a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o
>
> b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable."

7.723 En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación afirmó que en aquel caso la finalidad de su análisis en el marco del artículo 32 era determinar si los Miembros de la OMC habían llegado a un acuerdo sobre el criterio ("conservación") aplicable al término "salado" propuesto por las Comunidades Europeas con respecto al compromiso arancelario asumido en la partida arancelaria de la Lista de las CE en cuestión (es decir, la partida arancelaria 02.10).

7.724 Aplicando el mismo razonamiento, el análisis en el marco del artículo 32 realizado por el Grupo Especial tiene por finalidad confirmar si los Miembros de la OMC han acordado incluir los juegos de piezas CKD y SKD en el ámbito del compromiso arancelario de China consagrado en las partidas arancelarias para vehículos automóviles de la Lista de China.

7.725 Por lo que respecta al alcance de los medios de interpretación complementarios a los que un intérprete puede recurrir con arreglo al artículo 32, el Órgano de Apelación afirmó que esa disposición no los define de manera exhaustiva, por lo que un intérprete dispone de una cierta *flexibilidad* para tener en cuenta medios complementarios pertinentes en un caso dado que le ayuden a discernir las

---

[1086] El Grupo Especial tiene presente la constatación del Órgano de Apelación de que anteriores informes de grupos especiales no constituyen "práctica ulteriormente seguida" en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 31 de la *Convención de Viena*. Pese a ello, observamos que en el asunto *Indonesia - Automóviles* el Grupo Especial constató, en el contexto del Acuerdo sobre Subvenciones, que los juegos de piezas CKD son "similares" a automóviles montados completos. El Grupo Especial afirmó que: "no consideramos que de por sí el producto desmontado no sea un producto similar al producto montado. Recordando el dictamen del Órgano de Apelación de que la clasificación arancelaria puede constituir un instrumento útil en el análisis de productos similares *Bebidas Alcohólicas (1996)*, *op. cit.*, informe del Órgano de Apelación, página 26 (*nota del original* 743), tomamos nota de que en virtud de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado: 'cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza también al artículo incompleto o sin terminar, siempre que ya presente las características esenciales del artículo completo, o terminado'. Opinamos que en el contexto de la presente diferencia resulta adecuado un enfoque comparable de la relación existente entre productos montados y sin montar. Se observa que para evitar el pago de derechos del 200 por ciento sobre los automóviles de pasajeros completamente montados, los fabricantes de automóviles estadounidenses y de las CE envían a Indonesia juegos de piezas totalmente desmontados pero prácticamente completos que son en realidad "automóviles en una caja". En consecuencia, opinamos que cabe considerar adecuadamente que poseen características muy parecidas a las de un automóvil terminado" (informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.197).

intenciones comunes de las partes.[1087] Más concretamente, por lo que respecta a qué tipo de hechos, actos u otros instrumentos se pueden tener en cuenta como circunstancias de la celebración en el sentido del artículo 32, el Órgano de Apelación estimó que la práctica de clasificación aduanera anterior a la celebración de un tratado podría formar parte de las circunstancias de dicha celebración, y que en ese sentido incluso documentos publicados, acontecimientos producidos o la práctica seguida ulteriormente a la celebración del tratado pueden dar una indicación de cuáles eran, y cuáles no eran, las "intenciones comunes de las partes" en el momento de la celebración.[1088]

7.726 En consecuencia, examinaremos la práctica de China en materia de clasificación de los juegos de piezas CKD y SKD anterior a su adhesión a la OMC y en el momento de esa adhesión como parte de las circunstancias en que tuvo lugar la adhesión de China a la OMC.

7.727 Las **Comunidades Europeas** sostienen que China, antes de adherirse a la OMC, imponía tipos arancelarios sustancialmente más bajos a los juegos de piezas CKD y SKD que a los vehículos enteros importados[1089], y que cuando se adhirió a la OMC China no tenía una línea arancelaria separada para partes de automóviles que estuvieran total o parcialmente desmontadas y se expidieran juntas para su montaje y ulterior utilización en la fabricación de un vehículo entero dentro de China. Las Comunidades Europeas observan que China se comprometió con una Lista de concesiones que al 1º de julio de 2006 imponía un tipo arancelario consolidado del 10 por ciento o menor a la mayoría de las partes de automóviles, y del 25 por ciento a la mayoría de los vehículos. Además, según las Comunidades Europeas, China convino en que si introducía una línea arancelaria separada para los juegos de piezas CKD y SKD, el tipo arancelario no sería superior al 10 por ciento.[1090]

7.728 Los **Estados Unidos** sostienen que China sí mantuvo líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD desde 1992 hasta 1995. Según los Estados Unidos, esas líneas arancelarias aplicaban tipos idénticos a los consignados con respecto a los vehículos automóviles.[1091] Sin embargo, en lugar de aplicar esos tipos, China negociaba los tipos arancelarios aplicables a los juegos de piezas CKD y SKD con el fabricante de automóviles concreto, lo que daba lugar a que para determinados fabricantes de automóviles se aplicaran a los juegos de piezas CKD y SKD tipos

[1087] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 283. Más concretamente, el Órgano de Apelación recordó su afirmación, en un caso anterior, de que las "circunstancias de [la] celebración" de un tratado incluyen, "en casos adecuados, el examen de los antecedentes históricos de la negociación del tratado" (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 284, donde se cita su informe sobre el asunto *CE - Equipo informático*, párrafo 86). El Órgano de Apelación aclaró además que un "hecho, acto o instrumento" puede ser pertinente como medio de interpretación complementario no sólo si ha influido realmente en un aspecto específico del texto del tratado en el sentido de una relación de causa y efecto, sino también cuando ayuda a discernir cuál era la intención común de las partes con respecto al tratado o a una disposición concreta en el momento de la celebración. Por consiguiente, constató que no sólo las fuentes "multilaterales", sino también los actos, instrumentos o declaraciones "unilaterales" de partes negociadoras específicas pueden resultar útiles para averiguar "la situación real que las partes deseaban regular mediante el tratado" y, en definitiva, para discernir la intención común de las partes (informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 289).

[1088] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 304 y 305.

[1089] Las Comunidades Europeas se refieren a este hecho en Prueba documental conjunta 25, página 189.

[1090] Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 274. Las Comunidades Europeas se remiten a los párrafos 93 y 342 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China (Prueba documental conjunta 26), y a la Parte I.1.2 del Protocolo de Adhesión (Prueba documental conjunta 1).

[1091] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, donde se hace referencia a China - Prueba documental 30.

arancelarios sustancialmente inferiores a los aplicables a vehículos automóviles.[1092] Después de 1995 China eliminó las líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD, pero aun así *no* aplicó a los juegos de piezas CKD y SKD los tipos arancelarios aplicables a los vehículos automóviles y siguió aplicando a esos juegos de piezas (y a las partes) los tipos arancelarios negociados entre fabricantes de automóviles específicos y las autoridades chinas, como hacía en el período 1992-1995. A juicio de los Estados Unidos, China persistió en esas prácticas arancelarias en el curso del proceso de adhesión a la OMC y después de la adhesión, hasta que comenzó a aplicar las medidas en litigio en esta diferencia.[1093]

7.729 El **Canadá** sostiene que en el arancel de aduanas de China de 1995 las partes utilizadas para fabricar determinados vehículos podían clasificarse como juegos de piezas sin montar (es decir, CKD), lo que daba lugar al pago de derechos inferiores que los aplicables a un vehículo montado.[1094] Según el Canadá, a partir de 1996 las referencias a los juegos de piezas CKD se eliminaron del arancel de aduanas de China, y las pruebas sobre la manera en que dichos juegos de piezas se trataban desde ese momento presentadas por China son contradictorias. China afirma, sin pruebas, o bien que la importación de juegos de piezas CKD y SKD estaba prohibida, o que esos

[1092] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de China a la pregunta 3 del Grupo Especial. Los Estados Unidos sostienen que los principales factores en la negociación fueron la cuantía de las inversiones del fabricante de automóviles en China y la medida en que el fabricante de automóviles utilizaba contenido nacional en el montaje de sus vehículos, tanto en el momento de la negociación como en el marco de futuros planes del fabricante. Según los Estados Unidos, "normalmente, un fabricante de automóviles con una inversión mayor y un porcentaje mayor de contenido nacional podría negociar un tipo arancelario más bajo que un fabricante de automóviles con una inversión menor y un porcentaje menor de contenido nacional. Concretamente, para los fabricantes de automóviles que las autoridades chinas consideraban comprometidos con China sobre la base de esos factores, los tipos arancelarios negociados para los juegos de piezas CKD y SKD eran sustancialmente inferiores a los tipos arancelarios para vehículos automóviles. Además, normalmente las autoridades chinas aplicaban los mismos tipos arancelarios negociados a las partes, ya que a menudo los tipos arancelarios negociados eran también inferiores a los aplicables a las partes con arreglo al arancel de aduanas de China".

[1093] Observaciones de los Estados Unidos sobre las respuestas de China a las preguntas 2 y 254 del Grupo Especial, donde se hace referencia también a Prueba documental conjunta 25, página 189; respuesta a la pregunta 254 del Grupo Especial. Los Estados Unidos consideran que las prácticas arancelarias de China por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD (y las partes) durante el período transcurrido entre 1992 y la adhesión de China a la OMC, a finales de 2001, contribuyen a explicar por qué el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo que acompaña al Protocolo de Adhesión de China dice lo que dice [párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo: "En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento"]: "Al negociar esta disposición en los años que llevaron a la adhesión de China a la OMC, los Miembros de la OMC, entre ellos los Estados Unidos, sabían que China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD en las que se preveían tipos arancelarios que eran los mismos que los correspondientes a vehículos automóviles de 1992 a 1995, y que China eliminó esas líneas arancelarias a partir del 1º de enero de 1996. Los Miembros de la OMC también sabían que las autoridades chinas habían estado aplicando no obstante tipos arancelarios para los juegos de piezas CKD y SKD (y las partes) considerablemente más bajos que para los vehículos automóviles, tanto cuando China tenía líneas arancelarias distintas para los juegos de peizas CKD y SKD como cuando no las tenía. Así pues, al negociar el párrafo 93, los Miembros de la OMC querían garantizar que China siguiera tratando los juegos de piezas CKD y SKD esencialmente como partes a efectos arancelarios tras su adhesión a la OMC y que China no pudiera establecer nuevamente líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD, a tipos más elevados, si sus intereses políticos cambiaban a medida que evolucionaba su rama de producción nacional automovilística."

[1094] El Canadá se remite a la Prueba documental 30 presentada por China, subpartidas 8704.1010 y 8704.1020.

juegos de piezas estaban clasificados como vehículos enteros. Sin embargo, el Canadá aduce que las pruebas demuestran que las partes importadas en China como juegos de piezas CKD y SKD no tributaban al tipo aplicable a vehículos enteros, sino que se clasificaban como partes.[1095]

7.730 **China** sostiene que en 2001, inmediatamente antes de su adhesión a la OMC, el promedio del tipo arancelario aplicado para "vehículos automóviles" era el 63,6 por ciento, y el promedio del tipo arancelario aplicado para "partes de automóviles" era el 24,7 por ciento. Según China, no existían líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD y SKD en el Código Arancelario de China, y los juegos de piezas CKD y SKD se clasificaban como vehículos completos con arreglo a la RGI 2 a) y se les imponían tipos idénticos a los aplicables al modelo correspondiente de vehículo completo. En 2002, en el momento de la adhesión de China a la OMC, el promedio del tipo arancelario consolidado para "vehículos automóviles" era el 49,4 por ciento, y el promedio del tipo arancelario consolidado para "partes de automóviles" era el 20,4 por ciento. En el Código Arancelario de China no existían líneas arancelarias distintas para juegos de piezas CKD y SKD, que se clasificaban como vehículos automóviles con arreglo a la RGI 2 a).[1096] China ha clasificado los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles y ha impuesto a dichos juegos de piezas los tipos arancelarios aplicables a vehículos automóviles tanto antes[1097] como después de su adhesión a la OMC.[1098]

7.731 De los argumentos de las partes y de las pruebas que tiene ante sí, el **Grupo Especial** deduce que China mantenía líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD en su Lista desde 1991 hasta 1995, en las partidas arancelarias para vehículos automóviles. Los reclamantes no lo discuten, pero aducen que aun así China aplicaba tipos arancelarios más bajos a los juegos de piezas CKD y SKD que a los vehículos automóviles.

7.732 Con respecto al período 1996 a 2001 (adhesión de China a la OMC), todas las partes convienen en que en el arancel de China dejaron de existir líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD. De hecho, en el texto de la Orden sobre Política en el Sector del Automóvil de China, de 1994, encontramos disposiciones que prohíben las importaciones de juegos

---

[1095] El Canadá se remite a la Primera comunicación escrita de China, párrafos 40, 184; a la sección de antecedentes fácticos presentada conjuntamente por los reclamantes; a la Primera comunicación escrita del Canadá, nota 36; respuesta del Canadá a la pregunta 61 a) del Grupo Especial.

[1096] Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial. El promedio del tipo arancelario *aplicado* a los "vehículos automóviles" era del 42,2 por ciento, y el promedio del tipo arancelario para "partes de automóviles" era del 18,1 por ciento en 2002.

[1097] Sin embargo, China explica que antes de su adhesión a la OMC China:

> "... mantenía políticas que permitían a un número limitado de fabricantes de automóviles obtener reducciones temporales de los tipos del derecho para *vehículos automóviles* que se aplicarían corrientemente a la importación de juegos de piezas CKD/SKD. Estos tipos reducidos para un número limitado de fabricantes de automóviles no eran los tipos para partes, y no se basaban en una clasificación de los juegos de piezas CKD/SKD como partes. Una vez terminadas estas reducciones del tipo del derecho aplicable, dichos fabricantes volvían a pagar el tipo aplicable a *vehículos automóviles* por las importaciones de juegos de piezas CKD/SKD, de conformidad con la clasificación corriente de dichos juegos ..." (observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 254 del Grupo Especial).

[1098] Respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial. En apoyo de su comunicación, China presenta dos entradas de importaciones de juegos de piezas CKD específicas: una de 2001, antes de la adhesión de China a la OMC (China - Prueba documental 47), y una de 2004, después de la adhesión de China a la OMC (China - Prueba documental 48).

de piezas CKD y SKD.[1099] Con independencia de que las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD estuvieran prohibidas, China no niega que se seguían importando. Sin embargo, los reclamantes y China discrepan sobre la manera en que China "trataba" de hecho los juegos de piezas CKD y SKD durante ese período: los reclamantes sostienen que con independencia de que mantuviera o no líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD en su arancel, China normalmente aplicaba a los juegos de piezas CKD y SKD tipos arancelarios sustancialmente inferiores a los aplicados a los vehículos automóviles basándose en las negociaciones entre China y fabricantes de automóviles específicos en China, mientras que esta última sostiene que siempre clasificó las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD como vehículos automóviles completos y aplicó a esos juegos de piezas los tipos arancelarios correspondientes.[1100]

7.733 Por consiguiente, lo que aducen los reclamantes es que China normalmente "trataba" las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD aplicándoles unos tipos arancelarios más bajos que a los vehículos automóviles completos desde 1996 y antes de su adhesión a la OMC. Sin embargo, los reclamantes no han podido presentar pruebas específicas en apoyo de su posición, ni remitirse a pruebas que indiquen en qué manera "clasificaba" China los juegos de piezas CKD y SKD durante ese período.[1101]

[1099] El artículo 43 de la Orden sobre Política en el Sector del Automóvil de China, de 1994 (Prueba documental conjunta 24) dispone lo siguiente:

> "Artículo 43 Las empresas automovilísticas no se dedicarán al montaje mediante la importación de juegos de piezas parcialmente desmontados (SKD) o completamente desmontados (CKD)."

Véanse también la nota 172 y el párrafo 7.3 *supra*.

[1100] Véase, sin embargo, la nota 1097, *supra*, donde figura la explicación de China de que antes de su adhesión a la OMC China "mantenía políticas que permitían a un número limitado de fabricantes de automóviles obtener reducciones temporales de los tipos del derecho para *vehículos automóviles* que se aplicarían corrientemente a la importación de juegos de piezas CKD/SKD".

[1101] Observamos a ese respecto que los reclamantes hacen referencia a dos artículos: uno titulado "*Market and Institutional Regulation in Chinese Industrialization*, 1978-94" (Prueba documental conjunta 25) y otro titulado "*Different Strategies of Localization in the Chinese Auto Industry: The Cases of Shanghai Volkswagen and Tianjin Daihatsu*" (Canadá - Prueba documental 28), en apoyo de su posición de que China ha estado imponiendo a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD tipos arancelarios más bajos que los aplicados a vehículos automóviles completos. No obstante, en nuestra opinión, esos artículos no definen los términos "juegos de piezas CKD o SKD" y los utilizan en un sentido más general, sin limitar necesariamente su alcance a un grupo específico de partes de automóviles que podría considerarse está comprendido en el alcance de un juego de piezas CKD o SKD tal como se ha entendido en esta diferencia. Según esos artículos, podía considerarse que las partes importadas constituían juegos de piezas CKD o SKD incluso si el vehículo montado final consistía en un 40 por ciento de partes nacionales y un 60 por ciento de partes importadas. Recordamos, no obstante, nuestra constatación en el párrafo 7.644 *supra* de que por un juego de piezas CKD o SKD se entiende "todas o casi todas las partes y componentes de automóviles necesarios para montar un vehículo completo". Por esa razón, no nos parece evidente que esos artículos se refieran a juegos de piezas CKD y SKD importados tal como se definen en estos informes.

También hemos tomado nota del argumento del Canadá basado en las estadísticas de importación de vehículos automóviles del Canadá (Canadá - Prueba documental 32) en el sentido de que las importaciones de juegos de piezas CKD procedentes del Canadá no podían haberse clasificado como vehículos automóviles a no ser que valieran 12 dólares EE.UU. cada una, porque en 1999 se importaron en China 23.000 juegos de piezas CKD, cuando el valor de las importaciones de vehículos automóviles (partidas 87.02 a 87.05 del SA) procedentes del Canadá en 1999 fue sólo de 279.000 dólares EE.UU. No obstante, la Prueba documental 32 presentada por el Canadá demuestra que el valor total de los vehículos automóviles importados comprendidos en las partidas arancelarias 87.02 a 87.05 del SA asciende a más de 5 millones de dólares EE.UU. Debido a la

7.734 Por otro lado, China nos ha presentado una copia de un formulario de declaración de importación que demuestra que una importación de un juego de piezas CKD fue "clasificada" y gravada al tipo arancelario para un vehículo automóvil completo antes de la adhesión de China a la OMC.

7.735 En resumen, las pruebas que tenemos ante nosotros (es decir el arancel de aduanas de China desde 1991 hasta 1995 y un formulario de declaración de importación en el que un juego de piezas CKD se clasifica como un vehículo automóvil antes de la adhesión de China) demuestran que antes y en el momento de su adhesión a la OMC China clasificaba los juegos de piezas CKD o SKD como vehículos automóviles. Por tanto, a nuestro juicio, la práctica de China en materia de clasificación de los juegos de piezas CKD o SKD antes y en el momento de la adhesión de China confirman nuestra conclusión *supra* de que los juegos de piezas CKD y SKD podrían estar comprendidos en el alcance del compromiso de China consagrado en las partidas arancelarias para vehículos automóviles de su Lista de concesiones.

c) Conclusión

7.736 Por las razones arriba expuestas, el **Grupo Especial** considera que la expresión "vehículos automóviles" que figura en las partidas arancelarias 87.02, 87.03 y 87.04 pertinentes de la Lista de China no excluye los juegos de piezas CKD y SKD. Por consiguiente, constatamos que los reclamantes no han probado que el trato arancelario otorgado por China a los juegos de piezas CKD y SKD con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 y el apartado a) del artículo 13 del Aviso Nº 4 sea incompatible con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

4. ¿Es el trato otorgado por China a las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD en virtud de las medidas compatible con el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China?

7.737 Como se observa en el párrafo 7.648 *supra*, China, en virtud de las medidas, impone a los juegos de piezas CKD y SKD el tipo arancelario aplicable a vehículos automóviles (es decir, un 25 por ciento en promedio).

7.738 Los **Estados Unidos** y el **Canadá** sostienen que el trato arancelario otorgado por China a los juegos de piezas CKD y SKD con arreglo a las medidas es incompatible con el compromiso asumido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China.[1102]

---

inexactitud de los datos a que hace referencia el Canadá, no podemos extraer ninguna conclusión de estas pruebas específicas sobre la manera en que China clasificaba los juegos de piezas CKD en 1999.

Por último, el Canadá, en su respuesta a la pregunta 61 b) del Grupo Especial, no ha proporcionado ninguna prueba documental relativa al trato otorgado por China a los juegos de piezas CKD y SKD después de su adhesión.

Al mismo tiempo, tomamos nota de la explicación de China de que antes de su adhesión a la OMC China "mantenía políticas que permitían a un número limitado de fabricantes de automóviles obtener reducciones temporales de los tipos del derecho para *vehículos automóviles* que se aplicarían corrientemente a la importación de juegos de piezas CKD/SKD" (véase la nota 1097, *supra*).

[1102] Aunque hacen referencia al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China en apoyo de su argumento en el marco del párrafo 1 del artículo II del GATT de 1994 por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, las Comunidades Europeas no han formulado una alegación separada en el marco del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo. (Primera comunicación escrita de las Comunidades

7.739 **China** aduce que no ha incumplido el compromiso asumido en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, ya que no se ha dado la condición subyacente en ese compromiso.

7.740 Todas las partes convienen en que el cumplimiento de los compromisos asumidos por China en el informe del Grupo de Trabajo es exigible en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC.[1103] El Protocolo de Adhesión es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC de conformidad con el párrafo 2 de la sección 1 de la Parte I de dicho Protocolo. El párrafo 342 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, a su vez, incorpora los compromisos asumidos por China en dicho Informe, incluido el párrafo 93, al Protocolo de Adhesión. Por tanto, el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo también es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.[1104]

7.741 En consecuencia, el Grupo Especial interpretará el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo de conformidad con las normas de interpretación consagradas en la *Convención de Viena*, a fin de determinar si China ha actuado de manera incompatible con dicho compromiso.

a) ¿Cuál es el compromiso de China que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo?

7.742 El párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo dispone lo siguiente:

> "Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron preocupación especial en cuanto al trato arancelario en el sector del automóvil. En respuesta a preguntas acerca del trato arancelario de los juegos de piezas de vehículos automóviles, el representante de China confirmó que China no tenía partidas arancelarias para los juegos de piezas de vehículos automóviles completamente desmontados ni los juegos de piezas parcialmente desmontados. <u>En el caso de que China creara tales partidas, los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento</u>. El Grupo de Trabajo tomó nota de este compromiso." (el subrayado no figura en el original)

7.743 Por tanto, con arreglo al párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, ésta se ha comprometido a aplicar a los juegos de piezas CKD y SKD "tipos arancelarios" no superiores al 10 por ciento si crea líneas arancelarias separadas para dichos juegos de piezas. En otras palabras, el compromiso de China está supeditado a la creación de líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD, que no existían en el momento de la adhesión de China a la OMC. Para determinar si China ha incumplido el compromiso que figura en el párrafo 93, examinaremos en primer lugar si se ha dado la condición subyacente en dicho compromiso.

Europeas, párrafo 274.) Véase también la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por las Comunidades Europeas (WT/DS339/8). Véase también la nota 987 *supra*.

[1103] Respuestas de las partes a la pregunta 154 del Grupo Especial.

[1104] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 119 y 120; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 75 a 77 y 149. China considera que los grupos especiales encargados de la solución de diferencias deben tener en cuenta el contexto de un compromiso asumido en un informe de un Grupo de Trabajo poniendo especial cuidado en la interpretación de ese compromiso (Primera comunicación escrita de China, párrafo 189).

b) ¿Ha creado China líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD?

7.744 Todas las partes han convenido inicialmente en que China no ha creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD en su arancel, en el sentido de que China no ha creado formalmente líneas arancelarias separadas modificando su arancel.[1105]

7.745 Los **Estados Unidos** y el **Canadá** han alegado, no obstante, que China ha creado una línea arancelaria para juegos de piezas CKD y SKD al introducir las medidas en litigio. Según los Estados Unidos y el Canadá, en la práctica las medidas especifican una línea arancelaria para juegos de piezas CKD y SKD que impone un derecho de aduana del 25 por ciento, por lo que *de facto* han creado una línea arancelaria para esos juegos de piezas.[1106]

7.746 **China** sostiene que un Miembro no puede crear *de facto* una nueva línea arancelaria, y que el proceso de creación de una nueva línea arancelaria requiere la modificación del arancel del Miembro para incluir una nueva línea arancelaria.[1107] Concretamente, China ha explicado que con arreglo a su legislación el Ministerio de Hacienda publica cada año un arancel de aduanas revisado que refleja la Lista de concesiones de China.[1108] Si China introdujera una nueva línea arancelaria, la incluiría en el siguiente arancel de aduanas publicado por el Ministerio de Hacienda. El Ministerio de Hacienda de China no ha publicado ningún arancel de aduanas revisado con una nueva línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD. China aduce que el párrafo 93, a tenor de su sentido corriente, contiene una premisa y un compromiso condicional: a saber, en el momento de la adhesión, China no mantenía líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD, y si China las creara después de la adhesión los tipos arancelarios no serían superiores al 10 por ciento. Basándose en esa interpretación, China aduce que como no ha creado líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD, ni por medio de las medidas impugnadas ni de ningún otro modo, no se ha dado

[1105] Respuesta de las partes a la pregunta 61 a) del Grupo Especial. Concretamente, por lo que respecta a si China ha creado líneas arancelarias para los juegos de piezas CKD y SKD, las partes han dado las siguientes respuestas: **China** ha respondido "No. China no ha creado líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD"; las **Comunidades Europeas** han respondido "No, a las Comunidades Europeas no les consta que exista ninguna línea arancelaria formal creada por China para juegos de piezas CKD y SKD ..."; los **Estados Unidos** han respondido "a los Estados Unidos no les consta la existencia de ninguna línea arancelaria en el arancel de aduanas de China para juegos de piezas CKD o SKD ..."; y el **Canadá** ha respondido "China no tiene una línea arancelaria formal para juegos de piezas CKD o SKD. No obstante, en su arancel aduanero de 1995, China tenía líneas arancelarias distintas que diferenciaban entre determinados vehículos enteros y juegos de piezas CKD a nivel de 8 dígitos, mientras que las otras descripciones de líneas arancelarias concretas incluían en la designación el término 'CKD' ...".

[1106] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 121; Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 150. Los Estados Unidos sostienen que en la medida en que se considere que las cargas impuestas por las medidas son aranceles, en la práctica las medidas especificarían una línea arancelaria para los juegos de piezas CKD y SKD que impone un arancel del 25 por ciento, en lugar del arancel del 10 por ciento requerido en el informe del Grupo de Trabajo. El Canadá sostiene que el informe del Grupo de Trabajo deja claro que China se comprometió a no cobrar más del 10 por ciento por las partes importadas como juegos de piezas CKD y SKD. Dado que el 10 por ciento es el tipo arancelario aplicable a la inmensa mayoría de las partes, mientras que el tipo aplicable a los vehículos enteros es del 25 por ciento, la interpretación necesaria es que China seguiría tratando los juegos de piezas CKD y SKD como partes, cobrando no más del 10 por ciento. Al no hacerlo, China incumple las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC.

[1107] Respuestas de China a las preguntas 137 y 259 b) del Grupo Especial.

[1108] Respuesta de China a la pregunta 259 del Grupo Especial.

la condición subyacente en el compromiso que figura en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo.[1109]

7.747 Sin embargo, el **Canadá,** en sus observaciones sobre la respuesta de China a una pregunta del Grupo Especial después de la segunda reunión sustantiva, sostiene que China ha presentado por primera vez pruebas de su clasificación y liquidación de derechos de juegos de piezas CKD en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, y que esas pruebas establecen que China de hecho creó líneas arancelarias distintas para los juegos de piezas CKD y SKD.[1110] Las propias pruebas de China de diciembre de 2004 (China - Prueba documental 48) muestran que la expedición en cuestión fue clasificada en una línea arancelaria distinta (87.03.23.34.90) - "juego de piezas CKD para coches Buick de 2.800 cc". La introducción de líneas arancelarias a "nivel nacional" (o sea, por encima del nivel de 6 dígitos) es precisamente la forma en que los Miembros de la OMC crean líneas arancelarias distintas para vehículos sin montar. Por tanto, según el Canadá, el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China obliga a ésta a aplicar un tipo del derecho del 10 por ciento a esas líneas arancelarias. El Canadá sostiene además que para confirmar que la introducción por parte de China de líneas arancelarias para juegos de piezas CKD no se limitaba a coches de 2.800 cc, el Canadá ha obtenido un ejemplar del arancel de aduanas de China de 2005, que muestra que las líneas arancelarias al nivel de 10 dígitos terminadas en "90" suelen ser para juegos de piezas CKD y SKD (o "juegos completos de conjuntos", como se les designa en el arancel).[1111]

7.748 En primer lugar, el **Grupo Especial** observa que la condición a la que está supeditada la obligación que corresponde a China en virtud del párrafo 93 es la "creación" de líneas arancelarias, no la modificación de la Lista de concesiones de un Miembro.[1112] Para determinar si China ha creado líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD, comenzaremos nuestro análisis describiendo las líneas arancelarias existentes en las Listas de los Miembros.

7.749 La mayoría de los Miembros de la OMC, China incluida, son también partes contratantes del Convenio del SA.[1113] En ese contexto, aunque aparentemente no hay una definición jurídica de las "líneas arancelarias" en el Convenio del SA, los Miembros que son partes contratantes del SA están

---

[1109] China sostiene también que el intento de los reclamantes de establecer una práctica anterior a la adhesión de clasificar juegos de piezas CKD y SKD como partes y fijar a esas importaciones los tipos arancelarios para partes fundamentalmente no hace al caso -en ningún caso cabe interpretar que el párrafo 93 compromete a China a continuar haciendo algo que ya estaba haciendo, y en ningún caso cabe detraer del párrafo 93 la condición explícita del compromiso (observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 254 del Grupo Especial)-. China aduce que de hecho los reclamantes no han presentado ninguna prueba de esa presunta práctica, por lo demás irrelevante.

[1110] Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial.

[1111] Observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial, donde se hace referencia al Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China, 2005, *Economic Science Publishing House* (Editorial de Ciencias Económicas) (Canadá - Prueba documental 48).

[1112] La modificación de la Lista de un Miembro se aborda en el artículo XXVIII del GATT de 1994; el párrafo 1 del artículo XXVIII dispone lo siguiente:

> "1. El primer día de cada período trienal, ... toda parte contratante podrá modificar o retirar una concesión incluida en la lista correspondiente anexa al presente Acuerdo, previos una negociación y un acuerdo con toda otra parte contratante con la que haya negociado originalmente dicha concesión, así como con cualquier otra parte contratante cuyo interés como abastecedor principal sea reconocido por las PARTES CONTRATANTES ... y a reserva de que haya entablado consultas con cualquier otra parte contratante cuyo interés substancial en la concesión de referencia sea reconocido por las PARTES CONTRATANTES."

[1113] Véase el párrafo 7.665 *supra*.

obligados a respetar los códigos del SA al nivel de 6 dígitos, de conformidad con el artículo 3 de dicho Convenio.[1114] No obstante, los países Miembros pueden crear sus propias partidas y subpartidas más allá del nivel de 6 dígitos. El Canadá sostiene también que tener líneas arancelarias separadas más allá del nivel de 6 dígitos es una práctica aduanera común.[1115] Además, según el Manual de Clasificación del SA, es preciso introducir nuevas subdivisiones en la nomenclatura del SA a nivel nacional, ya que las mercancías o categorías de mercancías a que se hace referencia en el arancel de aduanas nacional a menudo no coinciden con las categorías del SA.[1116] En consecuencia, a efectos de nuestro análisis del compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, entendemos que "una línea arancelaria" significa una línea horizontal en un arancel de aduanas con un número de partida específico, independientemente del número de dígitos (es decir, ya sea al nivel de 8 dígitos o de 10 dígitos), y un tipo arancelario específico para el producto descrito en esa partida.

7.750 Como se indica más arriba, ninguna de las partes niega que China no tenía líneas arancelarias separadas para los juegos de piezas CKD y SKD en su Lista de concesiones en el momento de su adhesión a la OMC.[1117] Sin embargo, el Canadá ha presentado una copia del Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República de China, de 2005, que incluye partidas arancelarias separadas al nivel de 10 dígitos para "juegos completos de conjuntos" para vehículos automóviles.[1118]

[1114] El párrafo 1 a) del artículo 3 del Convenio del SA dispone lo siguiente:

> a) "las Partes contratantes se comprometen, salvo que apliquen las disposiciones del apartado c) siguiente, a que sus nomenclaturas arancelaria y estadística se ajusten al Sistema Armonizado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Parte. Se comprometen, por tanto, en la elaboración de sus nomenclaturas arancelaria y estadística:
>
> i) a utilizar todas las partidas y subpartidas de Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes;
>
> ii) a aplicar las Reglas generales para la interpretación del Sistema Armonizado así como todas las Notas de las secciones, capítulos y subpartidas y a no modificar el alcance de las secciones, de los capítulos, partidas o subpartidas del Sistema Armonizado;
>
> iii) a seguir el orden de numeración del Sistema Armonizado."

[1115] Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 67.

[1116] Canadá - Prueba documental 16 (*HS Classification Handbook*, Parte II, capítulo 4, página II/27). Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 67, nota 79; respuesta del Canadá a la pregunta 259 d) del Grupo Especial. Véase también el informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.11.

[1117] Un ejemplar de la Lista de concesiones de China, presentado como apéndice de las primeras comunicaciones escritas de los reclamantes (Prueba documental conjunta 2), confirma la inexistencia de líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD en el momento de la adhesión de China a la OMC.

[1118] Canadá - Prueba documental 48 (Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China, 2005, Editorial de Ciencias Económicas) (observaciones del Canadá sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial, nota 135). Tras la segunda reunión sustantiva, el Grupo Especial envió a las partes una segunda serie de preguntas escritas. Las partes presentaron sus respuestas a esa segunda serie de preguntas el 26 de julio de 2007, y se les dio oportunidad de hacer observaciones sobre las respuestas de cada una de las demás partes a las preguntas del Grupo Especial no más tarde del 9 de agosto de 2007, de conformidad con el calendario establecido por el Grupo Especial para esta diferencia. Es en sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 254 del Grupo Especial donde el Canadá presentó un ejemplar del Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China, 2005, publicado por la editorial de Ciencias Económicas, como Canadá - Prueba documental 48. Posteriormente, el 6 de agosto de 2007, el Grupo Especial formuló una pregunta adicional a las partes (pregunta 304 del Grupo Especial). El 31 de agosto

Por ejemplo, en la partida arancelaria 87.03 ("automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas") hay partidas arancelarias al nivel de 10 dígitos, como 8703.2130.90 y 8703.2334.90, con la designación "juegos completos de conjuntos". Habida cuenta de que la misma partida arancelaria 8703.2334.90, que figura en el formulario de declaración de importación mencionado en el párrafo siguiente, se describe como "juego de piezas CKD para coches Buick de 2.800 cc", nos parece razonable entender que la designación "juegos completos de conjuntos" en el Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China, 2005, alude a los juegos de piezas CKD y SKD.

7.751 Recordamos asimismo que China ha reconocido que ha estado clasificando los juegos de piezas CKD y SKD como vehículos completos desde la entrada en vigor de las medidas. Así lo pone de manifiesto un formulario de declaración de importación presentado por un fabricante de automóviles de China, en el que la expedición fue clasificada en la línea arancelaria 8703.2334.90 como "juego de piezas CKD para coches Buick de 2.800 cc".[1119]

7.752 Por consiguiente, a la luz de las pruebas disponibles a que se hace referencia *supra*, estimamos que China ha creado líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD en su arancel de aduanas al nivel de 10 dígitos, por lo que se ha cumplido la condición establecida en el párrafo 93.

7.753 Además, incluso sin recurrir a las pruebas que demuestran la creación por China de líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD, los Estados Unidos, e inicialmente el Canadá, también adujeron que las medidas de China crearon *de facto* líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD. Lo que los reclamantes aducen en ese contexto es que China ha creado "de hecho" líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD, que no existían en el momento de la adhesión de China a la OMC, al aplicar las medidas en litigio.

7.754 Como se indica en el párrafo 7.648 *supra*, en virtud de las medidas de China, concretamente el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125, los juegos de piezas CKD y SKD se clasifican como vehículos automóviles, lo que da lugar a la imposición a esos juegos de piezas de los tipos

---

de 2007 las partes habían respondido a esa pregunta adicional, y el 10 de septiembre de 2007 habían presentado sus observaciones sobre las respuestas de las demás partes. China no ha proporcionado al Grupo Especial ningún comentario sobre la condición o el contenido de la Prueba documental 48 presentada por el Canadá desde que el Canadá proporcionó un ejemplar de dicha Prueba documental el 9 de agosto de 2007.

El Grupo Especial observa además que el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial dispone lo siguiente:

> "Cada una de las partes presentará al Grupo Especial todas las pruebas fácticas a más tardar durante la primera reunión sustantiva, salvo en lo que respecta a las nuevas pruebas necesarias a los efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas. Podrán admitirse excepciones a este procedimiento si existe justificación suficiente. En esos casos, se concederá a la otra parte un plazo para que formule observaciones, cuando proceda."

Parece, por tanto, que China podría haber invocado esa disposición para hacer observaciones, si fueran necesarias, sobre la condición y/o el contenido de esta prueba (un ejemplar del Arancel Aduanero de Importación y Exportación de la República Popular China, 2005) presentada por el Canadá. En cualquier caso, al no haberse opuesto China a esta prueba presentada por el Canadá, no vemos motivos para poner en tela de juicio la validez de su contenido.

[1119] China - Prueba documental 48.

arancelarios aplicables a vehículos automóviles.[1120] Por tanto, lo que hay que determinar a ese respecto es si puede considerarse que se ha creado una línea arancelaria cuando un Miembro introduce una medida con arreglo a la cual en la práctica clasifica una mercancía en una línea arancelaria especificada y aplica un tipo arancelario previsto en esa línea que se desvía del compromiso asumido en el momento de la adhesión.

7.755 Opinamos que la respuesta tiene que ser positiva, ya que con arreglo a las medidas China requiere que sus aduanas clasifiquen los juegos de piezas CKD y SKD en las líneas arancelarias para vehículos automóviles. Concretamente, el párrafo 1) del artículo 21 del Decreto Nº 125 dispone que las importaciones de juegos de piezas CKD o SKD destinados al montaje de vehículos deben caracterizarse como vehículos completos. A su vez, con arreglo a las medidas, "las partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos" están sujetas a los tipos arancelarios aplicables a vehículos automóviles.[1121] Además, la propia China ha explicado que un fabricante de automóviles que declare importaciones de juegos de piezas CKD o SKD como partes de automóviles caracterizadas como vehículos completos con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125 paga derechos a los tipos arancelarios aplicables a vehículos completos en el momento de la importación.[1122] Recordamos también la declaración de China de que la obligación legal de los fabricantes de automóviles de pagar los derechos de aduana aplicables a las importaciones de partes de automóviles que presentan las características esenciales de un vehículo automóvil está establecida en el Decreto Nº 125.[1123] Opinamos, por tanto, que en las circunstancias que rodean las medidas en litigio en esta diferencia, cabe estimar que por medio de las medidas se ha creado una línea arancelaria para juegos de piezas CKD y SKD, ya que en la práctica China clasifica esos juegos de piezas en líneas arancelarias específicas y en virtud de las medidas aplica los tipos arancelarios correspondientes a esas líneas.

7.756 Tomamos nota a ese respecto del argumento de China de que no ha creado líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD porque no ha *modificado* su Lista, como requiere la legislación nacional de China para crear nuevas líneas arancelarias. No obstante, lo que está en cuestión en la presente diferencia es el compromiso asumido por China en el marco del Acuerdo sobre la OMC, no si China ha respetado sus procedimientos nacionales para crear nuevas líneas arancelarias. Como reconoce China, el cumplimiento de la condición subyacente en el compromiso asumido en el párrafo 93 incumbe a China, ya que depende de China decidir si quiere crear líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD, que no existían en el momento de la adhesión. No obstante, una vez que China ha decidido actuar promulgando en 2004 y 2005 (tres-cuatro años después de su adhesión a la OMC en 2001) las medidas en litigio, en virtud de las cuales incluye sistemáticamente las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD en determinadas líneas arancelarias, esa misma actuación, a nuestro juicio, crea en la práctica líneas arancelarias para juegos de piezas CKD y SKD. Interpretar lo contrario privaría de sentido al compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, ya que ésta siempre podría recurrir a su ordenamiento jurídico nacional para aducir que nunca ha modificado su Lista, por lo que no se han

[1120] Observaciones de China sobre las respuestas de los reclamantes a la pregunta 259 b) del Grupo Especial. China se remite a la declaración del Canadá de que no cree que exista un concepto jurídico de crear una nueva línea arancelaria *de facto* (respuesta del Canadá a la pregunta 259 b) del Grupo Especial).

[1121] El artículo 28 del Decreto Nº 125 dispone que las aduanas *clasificarán* "las partes de automóviles importadas caracterizadas como vehículos completos" como vehículos automóviles, y *basarán* los aranceles en los tipos correspondientes a los vehículos completos.

[1122] China también ha declarado que desde se adoptaron las medidas impugnadas todas las importaciones de juegos de piezas CKD y SKD se han efectuado con arreglo al párrafo 2) del artículo 2 del Decreto Nº 125. Véanse también el párrafo 7.72 *supra* y la respuesta de China a la pregunta 15 del Grupo Especial.

[1123] Respuesta de China a la pregunta 48 del Grupo Especial.

creado líneas arancelarias. Habida cuenta de que la forma de crear nuevas líneas arancelarias es algo que queda totalmente al arbitrio de China en el marco de su ordenamiento jurídico nacional, estimamos que el efecto sustantivo de las medidas de China debe tenerse en cuenta al evaluar si se da la condición subyacente en el compromiso asumido por China en el párrafo 93. Por consiguiente, los argumentos de China a este respecto no nos convencen.

7.757 En consecuencia, a la luz de lo anteriormente expuesto, constatamos que China, al crear líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD en su arancel de aduanas y al promulgar las medidas en litigio, ha cumplido la condición subyacente en la obligación de China, consagrada en el párrafo 93, de aplicar tipos arancelarios no superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD.[1124]

c) Conclusión

7.758 Por las razones arriba expuestas, el **Grupo Especial** constata que China ha incumplido el compromiso que asumió en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, que es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC[1125], de aplicar tipos arancelarios no superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD si crea líneas arancelarias para esos juegos de piezas.

G. OTRAS ALEGACIONES

7.759 En esta sección el Grupo Especial aborda las restantes alegaciones formuladas por las partes reclamantes.

1. Comunidades Europeas (DS339)

7.760 Las Comunidades Europeas alegan que China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, tal como se establecen en el párrafo 1 de la sección 2 y los párrafos 2 y 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China, al introducir medidas que son incompatibles con el artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC. Habiendo constatado que las medidas objeto de la presente diferencia son incompatibles con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, y habiendo aplicado el principio de economía procesal por lo que respecta a la alegación formulada por las Comunidades Europeas en el marco del Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial no estima necesario pronunciarse sobre las alegaciones de las Comunidades Europeas concernientes a las obligaciones que corresponden a China en virtud del Protocolo de Adhesión.

2. Estados Unidos (DS340)

7.761 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos alegan que China, en tanto en cuanto las medidas imponen una carga a la importación de partes de automóviles, ha actuado de manera incompatible con el párrafo 1 del artículo XI del GATT de 1994. No obstante,

[1124] Reconocemos a este respecto que el que se pueda o no considerar que mediante la introducción de las medidas se han creado líneas arancelarias separadas para juegos de piezas CKD y SKD, en el sentido del párrafo 93, es una cuestión distinta de la manera en que China clasifica los juegos de piezas CKD y SKD (es decir, o bien como "vehículos automóviles" o bien como "partes de automóviles"). Como hemos observado anteriormente, el compromiso de China de que se trata es el de no imponer derechos superiores al 10 por ciento a los juegos de piezas CKD y SKD si China crea líneas arancelarias para esos juegos de piezas, con independencia de la manera en que China los clasificaba.

[1125] Véase el párrafo 7.740.

en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos han aclarado que no llevan adelante su alegación en este procedimiento.[1126]

7.762 Los Estados Unidos también alegan que China ha actuado de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo sobre la OMC, tal como se establecen en el párrafo 1 de la sección 2 y los párrafos 2 y 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China, al introducir medidas que no pueden justificarse al amparo del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC. Habiendo constatado que las medidas son incompatibles con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, y habiendo aplicado el principio de economía procesal por lo que respecta a la alegación formulada por los Estados Unidos en el marco del Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial no estima necesario pronunciarse sobre las alegaciones de los Estados Unidos concernientes a las obligaciones que corresponden a China en virtud del Protocolo de Adhesión.

3. Canadá (DS342)

7.763 El Canadá alega que China ha actuado de manera incompatible con el párrafo 1 de la sección 2 y los párrafos 2 y 3 de la sección 7 de la Parte I del Protocolo de Adhesión de China al introducir medidas incompatibles con el artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC. Habiendo constatado que las medidas objeto de la presente diferencia son incompatibles con los párrafos 2 y 4 del artículo III del GATT de 1994, y habiendo aplicado el principio de economía procesal por lo que respecta a la alegación del Canadá en el marco del Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial no estima necesario pronunciarse sobre las alegaciones del Canadá en el marco del Protocolo de Adhesión de China.

7.764 Además, dado que el Grupo Especial ha constatado, por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, que las medidas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a China en virtud del párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo, no es preciso que el Grupo Especial examine la alegación condicional del Canadá de que las medidas constituyen un caso de anulación o menoscabo sin infracción en el sentido del párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994.

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8.1 El Grupo Especial recuerda que los Estados Unidos han solicitado, de conformidad con el párrafo 18 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, que éste publique sus constataciones en forma de un solo documento que contenga tres informes separados con secciones comunes sobre las conclusiones y recomendaciones del Grupo Especial respecto de cada parte reclamante.[1127] Las Comunidades Europeas y el Canadá se mostraron de acuerdo con la solicitud de los Estados Unidos.[1128] Por consiguiente, y de conformidad con lo solicitado por las partes reclamantes, presentamos tres conjuntos separados de conclusiones y recomendaciones.

[1126] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 165 del Grupo Especial.
[1127] Véase la sección II.D *supra*.
[1128] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre el proyecto de parte expositiva del informe del Grupo Especial (4 de octubre de 2007); observaciones del Canadá sobre el proyecto de parte expositiva del informe del Grupo Especial (4 de octubre de 2007).

A. RECLAMACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (DS339): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

a) Con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto someten a las partes de automóviles importadas a una carga interior superior a la aplicada a las partes de automóviles nacionales similares;

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales similares; y

iii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.

b) *Subsidiariamente*, suponiendo que las medidas estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo II y la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en la parte pertinente de la Lista de concesiones de China; y

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.

c) Por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no son incompatibles con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994.

8.2 Por lo que respecta a las alegaciones de las Comunidades Europeas de que la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el Acuerdo sobre las MIC y el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, el Grupo Especial ha decidido aplicar el principio de economía procesal.

8.3 Con arreglo al párrafo 8 del artículo 3 del ESD, en los casos de incumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de un Acuerdo abarcado, se presume que la medida constituye un caso de anulación o menoscabo. El Grupo Especial concluye que las medidas arriba enumeradas, en

tanto en cuanto son incompatibles con el GATT de 1994, han anulado o menoscabado ventajas resultantes para las Comunidades Europeas de esos Acuerdos.

8.4 Por consiguiente, el Grupo Especial recomienda que el Órgano de Solución de Diferencias solicite a China que ponga las medidas incompatibles arriba enumeradas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del GATT de 1994.

B. RECLAMACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS (DS340): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

a) Con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto someten a las partes de automóviles importadas a una carga interior superior a la aplicada a las partes de automóviles nacionales similares;

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales similares; y

iii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.

b) *Subsidiariamente*, suponiendo que las medidas estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo II y la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en la parte pertinente de la Lista de concesiones de China; y

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.

c) Por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no son incompatibles con el párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994; y

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, que es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.[1129]

8.5 Por lo que respecta a las alegaciones de los Estados Unidos de que la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994, el Acuerdo sobre las MIC y el Acuerdo SMC, el Grupo Especial ha decidido aplicar el principio de economía procesal.

8.6 Con arreglo al párrafo 8 del artículo 3 del ESD, en los casos de incumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de un Acuerdo abarcado, se presume que la medida constituye un caso de anulación o menoscabo. El Grupo Especial concluye que las medidas arriba enumeradas, en tanto en cuanto son incompatibles con el GATT de 1994 y el compromiso asumido por China en el informe del Grupo de Trabajo, han anulado o menoscabado ventajas resultantes para los Estados Unidos de esos Acuerdos.

8.7 Por consiguiente, el Grupo Especial recomienda que el Órgano de Solución de Diferencias pida a China que ponga las medidas incompatibles arriba enumeradas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la OMC.[1130]

C. RECLAMACIÓN DEL CANADÁ (DS342): CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

a) Con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con la primera frase del párrafo 2 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto someten a las partes de automóviles importadas a una carga interior superior a la aplicada a las partes de automóviles nacionales similares;

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el concedido a las partes de automóviles nacionales similares; y

iii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994

b) *Subsidiariamente*, suponiendo que las medidas estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, y con respecto a las partes de automóviles importadas en general, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

[1129] Véanse los párrafos 7.740 y 7.758 *supra*.
[1130] *Ibid.*

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo II y la primera frase del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994 por cuanto otorgan a las partes de automóviles importadas un trato menos favorable que el previsto en la parte pertinente de la Lista de concesiones de China; y

ii) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 no están justificados al amparo del apartado d) del artículo XX del GATT de 1994 como medidas necesarias para lograr la observancia de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.

c) Por lo que respecta a los juegos de piezas CKD y SKD, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

i) la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el compromiso asumido por China en el párrafo 93 del informe del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de China, que es parte integrante del Acuerdo sobre la OMC.[1131]

8.8 Por lo que respecta a las alegaciones del Canadá de que la Orden Nº 8, el Decreto Nº 125 y el Aviso Nº 4 son incompatibles con el párrafo 5 del artículo III del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial ha decidido aplicar el principio de economía procesal.

8.9 Con arreglo al párrafo 8 del artículo 3 del ESD, en los casos de incumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de un Acuerdo abarcado, se presume que la medida constituye un caso de anulación o menoscabo. El Grupo Especial concluye que las medidas arriba enumeradas, en tanto en cuanto son incompatibles con el GATT de 1994 y el compromiso asumido por China en el informe del Grupo de Trabajo, han anulado o menoscabado ventajas resultantes para el Canadá de esos Acuerdos.

8.10 Por consiguiente, el Grupo Especial recomienda que el Órgano de Solución de Diferencias pida a China que ponga las medidas incompatibles arriba enumeradas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la OMC.[1132]

[1131] Véanse los párrafos 7.740 y 7.758 *supra*.
[1132] *Ibid.*