

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS342/1
G/L/774
G/TRIMS/D/24
G/RO/D/5
G/SCM/D70/1
19 de abril de 2006

(06-1796)

Original: inglés

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

Solicitud de celebración de consultas presentada por el Canadá

La siguiente comunicación, de fecha 13 de abril de 2006, dirigida por la delegación del Canadá a la delegación de China y al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 del ESD.

Las autoridades de mi país me han encomendado que solicite la celebración de consultas con el Gobierno de la República Popular China de conformidad con los artículos 1 y 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* (ESD), el artículo XXII del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* (GATT de 1994), el artículo 7 del *Acuerdo sobre Normas de Origen*, el artículo 8 del *Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio* (Acuerdo sobre las MIC) y los artículos 4 y 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* (Acuerdo SMC) con respecto al trato que China concede a las partes de automóviles procedentes del Canadá.

Las medidas en cuestión incluyen, pero no exclusivamente, las siguientes:

- *Política de desarrollo en el sector del automóvil* (Orden N° 8 de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 21 de mayo de 2004);
- *Medidas de la República Popular China para la administración de la importación de partes y componentes de automóviles para vehículos completos* (Decreto N° 125), que entró en vigor el 1° de abril de 2005;
- *Normas para determinar si las partes y componentes importados para automóviles constituyen vehículos completos* (Anuncio Público N° 4 de la Administración General de Aduanas) de la República Popular China, que entró en vigor el 1° de abril de 2005.

Con respecto a cada una de las medidas antes mencionadas, la presente solicitud abarca también cualesquiera modificaciones, sustituciones, prórrogas, medidas de aplicación u otras medidas conexas.

Con arreglo a las medidas mencionadas, China impone cargas distintas a los vehículos fabricados en China según el contenido nacional de las partes de automóviles utilizadas en la fabricación. Las medidas se traducen en cargas adicionales sobre las partes importadas en que incurrirá un fabricante nacional cuando el volumen o el valor de las partes importadas en un vehículo terminado de montar superan determinados umbrales. Estas cargas adicionales, que se fijan después de que el vehículo ha sido fabricado, dan a los fabricantes nacionales una ventaja si utilizan partes nacionales. Esto parecería constituir un impuesto a las partes importadas que no se aplica de otra forma al producto nacional similar y protege a la rama de producción nacional. Las medidas también pueden tener repercusiones en la inversión extranjera, puesto que dan una ventaja a las empresas condicionada al uso en la producción de vehículos de partes nacionales en vez de importadas.

Además, las cargas que se pueden imponer a las partes de automóviles una vez que el vehículo está terminado parecen constituir una carga superior a las consignadas en la Lista de concesiones y compromisos de China. Por otra parte, la reglamentación de China identifica específicamente juegos de piezas completamente desmontados (CKD) o parcialmente desmontados (SKD) a fin de fijarles el arancel correspondiente a los vehículos terminados, lo que parece ser incompatible con los compromisos asumidos por China en el informe del Grupo de Trabajo WT/MIN(01)/3. Las medidas chinas también sirven para proteger a la rama de producción nacional mediante la aplicación a las partes de automóviles importadas de normas más estrictas que las aplicables a las nacionales.

Las medidas, en particular la Declaración de política parecen otorgar subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación y al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones. Se adjunta una relación de las pruebas disponibles respecto de la existencia y la naturaleza de la subvención.

El Canadá considera que las medidas en litigio son incompatibles con el Protocolo de Adhesión de la República Popular China (WT/L/432) (con inclusión de las Partes I.1.2 y I.7.3 y los párrafos 93 y 203 del informe del Grupo de Trabajo (WT/MIN(01)/3)), que es parte integrante del *Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio* y con las obligaciones de China en virtud de las disposiciones siguientes:

- el artículo II (incluido el párrafo 1) y el artículo III (incluidos los párrafos 2, 4, y 5) del GATT de 1994;
- el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC, conjuntamente con el apartado a) del párrafo 1 y el apartado a) del párrafo 2 de la Lista ilustrativa del Acuerdo;
- el artículo 2 del Acuerdo sobre Normas de Origen, específicamente los apartados b), c) y d); y
- el artículo 3 del Acuerdo SMC.

Además, el Canadá considera que las medidas adoptadas por China pueden anular o menoscabar las ventajas resultantes para el Canadá de los Acuerdos citados en la forma prevista en el párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT.

El Canadá se reserva el derecho de plantear nuevas alegaciones y cuestiones jurídicas, en el curso de las consultas, respecto a las medidas en litigio.

Espero con interés su respuesta a la presente solicitud y la elección de una fecha mutuamente aceptable para la celebración de las consultas.

Relación de pruebas disponibles

- *Política de desarrollo en el sector del automóvil* (Orden N° 8 de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 21 de mayo de 2004);
 - *Medidas de la República Popular China para la administración de la importación de partes de automóviles y componentes para vehículos completos* (Decreto N° 125), que entró en vigor el 1° de abril de 2005;
 - *Normas para determinar si las partes y componentes importados para automóviles constituyen vehículos completos* (Anuncio Público N° 4 de la Administración General de Aduanas) de la República Popular China, que entró en vigor el 1° de abril de 2005.
-