



TÜRKIYE - MEDIDAS RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y OTROS TIPOS DE VEHÍCULOS PROCEDENTES DE CHINA

INFORME DEL GRUPO ESPECIAL

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN	17
1.1 Reclamación de China	17
1.2 Establecimiento y composición del Grupo Especial.....	17
1.3 Actuaciones del Grupo Especial	18
2 MEDIDAS EN LITIGIO.....	18
2.1 Derechos adicionales	18
2.2 Sistema de concesión de permisos de importación	19
3 SOLICITUDES DE CONSTATAACIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES.....	20
4 ARGUMENTOS DE LAS PARTES.....	20
5 ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS	20
6 REEXAMEN INTERMEDIO	21
6.1 Derechos adicionales	21
6.2 IPLS	24
7 CONSTATAACIONES.....	26
7.1 Introducción	26
7.2 Derechos adicionales	27
7.2.1 Decisión sobre qué versión o versiones de los derechos adicionales examinar	27
7.2.2 Orden del análisis	29
7.2.3 Alegaciones formuladas por China al amparo del artículo II del GATT de 1994	29
7.2.3.1 Criterio jurídico.....	29
7.2.3.2 La cuestión de si los derechos adicionales son "derechos de aduana propiamente dichos" o "demás derechos o cargas"	30
7.2.3.3 La cuestión de si Türkiye tiene consolidaciones arancelarias para las líneas arancelarias abarcadas por los derechos adicionales	31
7.2.3.3.1 La cuestión de si China ha efectuado una acreditación <i>prima facie</i> en relación con las consolidaciones arancelarias respecto de los vehículos con motor de émbolo	32
7.2.3.3.2 Existencia de consolidaciones arancelarias con respecto a los EV y los vehículos híbridos.....	33
7.2.3.3.2.1 Consolidaciones arancelarias con respecto a los EV	33
7.2.3.3.2.2 Consolidaciones arancelarias con respecto a los vehículos híbridos	34
7.2.3.3.2.3 Argumento de Türkiye sobre los avances tecnológicos y comerciales en relación con los EV y los vehículos híbridos	37
7.2.3.3.2.4 Argumentos de Türkiye sobre la función del proceso de transposición	39
7.2.3.3.3 Conclusión sobre las consolidaciones arancelarias.....	41
7.2.3.4 La cuestión de si los derechos adicionales "exceden" de las consolidaciones arancelarias	41
7.2.3.5 Conclusión sobre el artículo II.1 b)	41
7.2.3.6 Constatación consiguiente en el marco del artículo II.1 a)	41
7.2.3.7 Conclusión y alcance de las constataciones.....	42
7.2.4 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo II está justificada al amparo de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994	43

7.2.4.1	Introducción.....	43
7.2.4.2	Artículo XX b).....	44
7.2.4.2.1	Introducción.....	44
7.2.4.2.2	La cuestión de si el objetivo de reducir las emisiones de CO ₂ en el sector del transporte está comprendido en el artículo XX b)	46
7.2.4.2.3	La cuestión de si los derechos adicionales están destinados a/son adoptados para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales respecto de las emisiones de CO ₂	47
7.2.4.2.3.1	Criterio jurídico - la cuestión de si la parte demandada tiene que demostrar la existencia de un riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales como parte de la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b).....	48
7.2.4.2.3.2	La cuestión de si Türkiye ha demostrado la existencia de un riesgo	51
	Riesgo relacionado con la infraestructura de recarga.....	51
	Riesgos relacionados con la dependencia de las importaciones	56
7.2.4.2.3.3	Conclusión sobre el artículo XX b).....	58
7.2.4.3	Artículo XX g).....	58
7.2.4.3.1	Criterio jurídico	58
7.2.4.3.2	Relativas a la conservación de los recursos naturales	58
7.2.4.3.3	Se apliquen conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales	60
7.2.4.3.4	Conclusión sobre el artículo XX g)	60
7.2.4.4	Conclusión	60
7.2.5	Alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994	60
7.2.5.1	Admisibilidad de los argumentos de las partes	60
7.2.5.2	La cuestión de si los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1	61
7.2.5.3	Conclusión	62
7.2.6	La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo I.1 está justificada	62
7.2.6.1	La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo I.1 del GATT de 1994 está justificada al amparo del artículo XXIV	63
7.2.6.1.1	Introducción.....	63
7.2.6.1.2	Criterio jurídico.....	63
7.2.6.1.3	La cuestión de si Türkiye ha demostrado que la exención de los derechos adicionales concedida a sus socios en ACR está justificada al amparo del artículo XXIV.....	68
7.2.6.2	La cuestión de si las incompatibilidades restantes con el artículo I están justificadas al amparo de la Cláusula de Habilitación	70
7.2.6.3	La cuestión de si las incompatibilidades restantes con el artículo I están justificadas al amparo de los artículos XX b) y g)	70
7.2.6.4	Conclusión	71
7.3	IPLS	71
7.3.1	Orden del análisis	72
7.3.2	Alegación formulada por China al amparo del artículo III.4 del GATT de 1994	72
7.3.2.1	Criterio jurídico.....	72
7.3.2.2	Productos similares	73

7.3.2.3 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.....	73
7.3.2.4 Trato menos favorable.....	74
7.3.2.4.1 Introducción.....	74
7.3.2.4.2 Prescripción relativa a las estaciones de servicio.....	74
7.3.2.4.2.1 Disposiciones pertinentes	74
7.3.2.4.2.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	76
Argumentos de las partes	76
Evaluación realizada por el Grupo Especial	76
7.3.2.4.2.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados	78
Argumentos de las partes	78
Evaluación realizada por el Grupo Especial	78
7.3.2.4.2.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR	79
7.3.2.4.3 Prescripción relativa al certificado de competencia	80
7.3.2.4.3.1 Disposiciones pertinentes	80
7.3.2.4.3.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	82
Argumentos de las partes	82
Evaluación realizada por el Grupo Especial	82
7.3.2.4.3.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados	83
Argumentos de las partes	83
Evaluación realizada por el Grupo Especial	84
7.3.2.4.3.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR	85
7.3.2.4.4 Prescripción relativa al centro de llamadas.....	85
7.3.2.4.4.1 Disposiciones pertinentes	85
7.3.2.4.4.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	86
Argumentos de las partes	86
Evaluación realizada por el Grupo Especial	86
7.3.2.4.4.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados	87
Argumentos de las partes	87
Evaluación realizada por el Grupo Especial	87
7.3.2.4.4.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR	88
7.3.2.4.5 Prescripción relativa al representante autorizado	88
7.3.2.4.5.1 Disposiciones pertinentes	88
7.3.2.4.5.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	89
Argumentos de las partes	89
Evaluación realizada por el Grupo Especial	89

7.3.2.4.5.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados	89
Argumentos de las partes	89
Evaluación realizada por el Grupo Especial	90
7.3.2.4.6 Prescripción relativa al compromiso en materia de baterías.....	92
7.3.2.4.6.1 Disposiciones pertinentes	92
7.3.2.4.6.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	93
Argumentos de las partes	93
Evaluación realizada por el Grupo Especial	93
7.3.2.4.6.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados	95
Argumentos de las partes	95
Evaluación realizada por el Grupo Especial	96
7.3.2.4.7 Imposición de las prescripciones	97
7.3.2.4.7.1 Disposiciones pertinentes	97
7.3.2.4.7.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares	98
Argumentos de las partes	98
Evaluación realizada por el Grupo Especial	99
7.3.2.4.7.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los productos importados.....	100
Argumentos de las partes	100
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	101
7.3.2.4.7.4 Observaciones finales sobre la imposición de las prescripciones	103
7.3.2.5 Conclusión sobre el artículo III.4	104
7.3.3 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo III.4 está justificada al amparo del artículo XX d) del GATT de 1994	104
7.3.3.1 Introducción	104
7.3.3.2 La cuestión de si el IPLS es una medida destinada a/adaptada para "lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo".....	104
7.3.3.2.1 Leyes y reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994	105
7.3.3.2.2 Medidas "para lograr la observancia" de las leyes y de los reglamentos	105
7.3.3.2.2.1 Argumentos de las partes	105
7.3.3.2.2.2 Evaluación realizada por el Grupo Especial	106
Criterio jurídico.....	106
Sentido de "para lograr la observancia de"	107
Relación entre la medida y el logro de la observancia.....	109
Nivel de examen	110
La cuestión de si la prescripción relativa a las estaciones de servicio está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.....	111
Argumentos de las partes	111

Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	112
La cuestión de si la prescripción relativa al certificado de competencia está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.....	117
Argumentos de las partes	117
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	117
La cuestión de si la prescripción relativa al centro de llamadas está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.....	119
Argumentos de las partes	119
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	119
La cuestión de si la prescripción relativa al representante autorizado está destinada a lograr la observancia de la LCP y el TAR.....	120
Argumentos de las partes	120
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	121
La cuestión de si la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías está destinada a lograr la observancia de la LCP y el TAR.....	122
Argumentos de las partes	122
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	123
La cuestión de si el mecanismo de imposición del IPLS está destinado a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.....	125
Argumentos de las partes	125
Evaluación realizada por el Grupo Especial.....	125
7.3.3.2.3 Conclusión	127
7.3.3.3 Elementos restantes de la prueba prevista en el artículo XX d)	127
7.3.4 Alegaciones restantes formuladas por China	127
7.3.4.1 Introducción.....	127
7.3.4.2 Alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1 del GATT de 1994	128
7.3.4.3 Alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC	129
7.3.4.4 Alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994.....	130
7.3.4.4.1 La cuestión de si la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 está comprendida en el mandato del Grupo Especial	130
7.3.4.4.2 La cuestión de si sería necesaria una constatación de incompatibilidad con el artículo I.1 para resolver la diferencia.....	133
7.3.4.5 Alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a) del GATT de 1994	133
8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN (RECOMENDACIONES)	134

LISTA DE ANEXOS**ANEXO A****PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO DEL GRUPO ESPECIAL**

Índice		Página
Anexo A-1	Procedimiento de trabajo del Grupo Especial	4
Anexo A-2	Procedimiento de trabajo adicional del Grupo Especial relativo a la información comercial confidencial	12

ANEXO B**ARGUMENTOS DE LAS PARTES**

Índice		Página
Anexo B-1	Resumen integrado de los argumentos de China	15
Anexo B-2	Resumen integrado de los argumentos de Türkiye	45

ANEXO C**ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS**

Índice		Página
Anexo C-1	Resumen integrado de los argumentos de Australia	77
Anexo C-2	Resumen integrado de los argumentos del Canadá	80
Anexo C-3	Resumen integrado de los argumentos de la Unión Europea	85
Anexo C-4	Resumen integrado de los argumentos del Japón	88
Anexo C-5	Resumen integrado de los argumentos de Noruega	93
Anexo C-6	Resumen integrado de los argumentos de la Federación de Rusia	95
Anexo C-7	Resumen integrado de los argumentos de Singapur	99
Anexo C-8	Resumen integrado de los argumentos de Suiza	102
Anexo C-9	Resumen integrado de los argumentos de los Estados Unidos	106

ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Argentina - Medidas relativas a la importación</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>Argentina - Medidas que afectan a la importación de mercancías</i> , WT/DS438/AB/R / WT/DS444/AB/R / WT/DS445/AB/R , adoptados el 26 de enero de 2015
<i>Argentina - Medidas relativas a la importación</i>	Informes del Grupo Especial, <i>Argentina - Medidas que afectan a la importación de mercancías</i> , WT/DS438/R y Add.1 / WT/DS444/R y Add.1 / WT/DS445/R y Add.1, adoptados el 26 de enero de 2015, modificado (WT/DS438/R) y confirmados (WT/DS444/R / WT/DS445/R) por los informes del Órgano de Apelación WT/DS438/AB/R / WT/DS444/AB/R / WT/DS445/AB/R
<i>Argentina - Pielés y cueros</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Argentina - Medidas que afectan a la exportación de pieles de bovino y a la importación de cueros acabados</i> , WT/DS155/R y Corr.1, adoptado el 16 de febrero de 2001
<i>Argentina - Servicios financieros</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Argentina - Medidas relativas al comercio de mercancías y servicios</i> , WT/DS453/AB/R y Add.1, adoptado el 9 de mayo de 2016
<i>Argentina - Textiles y prendas de vestir</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos</i> , WT/DS56/AB/R y Corr.1, adoptado el 22 de abril de 1998
<i>Australia - Salmón</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Australia - Medidas que afectan a la importación de salmón</i> , WT/DS18/AB/R , adoptado el 6 de noviembre de 1998
<i>Brasil - Neumáticos recauchutados</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados</i> , WT/DS332/AB/R , adoptado el 17 de diciembre de 2007
<i>Brasil - Neumáticos recauchutados</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Brasil - Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados</i> , WT/DS332/R , adoptado el 17 de diciembre de 2007, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS332/AB/R
<i>Brasil - Tributación</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>Brasil - Determinadas medidas relativas a la tributación y las cargas</i> , WT/DS472/AB/R y Add.1 / WT/DS497/AB/R y Add.1, adoptados el 11 de enero de 2019
<i>Brasil - Tributación</i>	Informes del Grupo Especial, <i>Brasil - Determinadas medidas relativas a la tributación y las cargas</i> , WT/DS472/R , Add.1 y Corr.1 / WT/DS497/R , Add.1 y Corr.1, adoptados el 11 de enero de 2019, modificados por los informes del Órgano de Apelación WT/DS472/AB/R / WT/DS497/AB/R
<i>Canadá - Automóviles</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil</i> , WT/DS139/AB/R , WT/DS142/AB/R , adoptado el 19 de junio de 2000
<i>Canadá - Automóviles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil</i> , 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
<i>Canadá - Energía renovable / Canadá - Programa de tarifas reguladas</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan al sector de generación de energía renovable / Canadá - Medidas relativas al programa de tarifas reguladas</i> , WT/DS412/AB/R / WT/DS426/AB/R , adoptados el 24 de mayo de 2013
<i>Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado</i> , WT/DS276/AB/R , adoptado el 27 de septiembre de 2004
<i>Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado</i> , WT/DS276/R , adoptado el 27 de septiembre de 2004, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS276/AB/R
<i>Canadá - Publicaciones</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones</i> , WT/DS31/AB/R , adoptado el 30 de julio de 1997
<i>Canadá - Publicaciones</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Canadá - Determinadas medidas que afectan a las publicaciones</i> , WT/DS31/R , adoptado el 30 de julio de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS31/AB/R
<i>CE - Amianto</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto</i> , WT/DS135/AB/R , adoptado el 5 de abril de 2001
<i>CE - Amianto</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto</i> , 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
<i>CE - Banano III</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos</i> , WT/DS27/AB/R , adoptado el 25 de septiembre de 1997

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>CE - Banano III</i>	Informes del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos</i> , WT/DS27/R/ECU (Ecuador) / WT/DS27/R/GTM , WT/DS27/R/HND (Guatemala y Honduras) / WT/DS27/R/MEX (México) / WT/DS27/R/USA (Estados Unidos), adoptados el 25 de septiembre de 1997, modificados por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R
<i>CE - Determinadas cuestiones aduaneras</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras</i> , WT/DS315/AB/R , adoptado el 11 de diciembre de 2006
<i>CE - Equipo informático</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático</i> , WT/DS62/AB/R , WT/DS67/AB/R , WT/DS68/AB/R , adoptado el 22 de junio de 1998
<i>CE - Hormonas</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (hormonas)</i> , WT/DS26/AB/R , WT/DS48/AB/R , adoptado el 13 de febrero de 1998
<i>CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas</i>	Informes del Grupo Especial, <i>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</i> , WT/DS290/R (Australia) / WT/DS174/R (Estados Unidos), adoptados el 20 de abril de 2005
<i>CE - Preferencias arancelarias</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo</i> , WT/DS246/AB/R , adoptado el 20 de abril de 2004
<i>CE - Preferencias arancelarias</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo</i> , WT/DS246/R , adoptado el 20 de abril de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS246/AB/R
<i>CE - Productos avícolas</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la importación de determinados productos avícolas</i> , WT/DS69/AB/R , adoptado el 23 de julio de 1998
<i>CE - Productos de tecnología de la información</i>	Informes del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas y sus Estados miembros - Trato arancelario otorgado a determinados productos de tecnología de la información</i> , WT/DS375/R / WT/DS376/R / WT/DS377/R , adoptados el 21 de septiembre de 2010
<i>CE - Productos derivados de las focas</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Medidas que prohíben la importación y comercialización de productos derivados de las focas</i> , WT/DS400/AB/R / WT/DS401/AB/R , adoptados el 18 de junio de 2014
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar</i> , WT/DS265/AB/R , WT/DS266/AB/R , WT/DS283/AB/R , adoptado el 19 de mayo de 2005
<i>CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Australia</i> , 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
<i>CE - Trozos de pollo</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados</i> , WT/DS269/AB/R , WT/DS286/AB/R , adoptado el 27 de septiembre de 2005, y Corr.1
<i>CE - Trozos de pollo</i>	Informes del Grupo Especial, <i>Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados</i> , WT/DS269/R (Brasil) / WT/DS286/R (Tailandia), adoptados el 27 de septiembre de 2005, modificados por el informe del Órgano de Apelación WT/DS269/AB/R , WT/DS286/AB/R
<i>CEE - Piezas y componentes</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Comunidad Económica Europea - Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes</i> , L/6657 , adoptado el 16 de mayo de 1990, IBDD 37S/147
<i>Chile - Sistema de bandas de precios</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas</i> , WT/DS207/AB/R , adoptado el 23 de octubre de 2002
<i>China - Materias primas</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>China - Medidas relativas a la exportación de diversas materias primas</i> , WT/DS394/AB/R / WT/DS395/AB/R / WT/DS398/AB/R , adoptados el 22 de febrero de 2012
<i>China - Materias primas</i>	Informes del Grupo Especial, <i>China - Medidas relativas a la exportación de diversas materias primas</i> , WT/DS394/R , Add.1 y Corr.1 / WT/DS395/R , Add.1 y Corr.1 / WT/DS398/R , Add.1 y Corr.1, adoptados el 22 de febrero de 2012, modificados por los informes del Órgano de Apelación WT/DS394/AB/R / WT/DS395/AB/R / WT/DS398/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>China - Partes de automóviles</i>	Informes del Grupo Especial, <i>China - Medidas que afectan a las importaciones de partes de automóviles</i> , WT/DS339/R , Add.1 y Add.2 / WT/DS340/R , Add.1 y Add.2 / WT/DS342/R , Add.1 y Add.2, adoptados el 12 de enero de 2009, confirmado (WT/DS339/R) y modificados (WT/DS340/R / WT/DS342/R) por los informes del Órgano de Apelación WT/DS339/AB/R / WT/DS340/AB/R / WT/DS342/AB/R
<i>China - Publicaciones y productos audiovisuales</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>China - Medidas que afectan a los derechos comerciales y los servicios de distribución respecto de determinadas publicaciones y productos audiovisuales de esparcimiento</i> , WT/DS363/AB/R , adoptado el 19 de enero de 2010
<i>China - Publicaciones y productos audiovisuales</i>	Informe del Grupo Especial, <i>China - Medidas que afectan a los derechos comerciales y los servicios de distribución respecto de determinadas publicaciones y productos audiovisuales de esparcimiento</i> , WT/DS363/R y Corr.1, adoptado el 19 de enero de 2010, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS363/AB/R
<i>China - Tierras raras</i>	Informes del Órgano de Apelación, <i>China - Medidas relacionadas con la exportación de tierras raras, volframio (tungsteno) y molibdeno</i> , WT/DS431/AB/R / WT/DS432/AB/R / WT/DS433/AB/R , adoptados el 29 de agosto de 2014
<i>Colombia - Puertos de entrada</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Colombia - Precios indicativos y restricciones de los puertos de entrada</i> , WT/DS366/R y Corr.1, adoptado el 20 de mayo de 2009
<i>Colombia - Textiles</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Colombia - Medidas relativas a la importación de textiles, prendas de vestir y calzado</i> , WT/DS461/AB/R y Add.1, adoptado el 22 de junio de 2016
<i>Colombia - Textiles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Colombia - Medidas relativas a la importación de textiles, prendas de vestir y calzado</i> , WT/DS461/R y Add.1, adoptado el 22 de junio de 2016, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS461/AB/R
<i>Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Colombia) / Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Panamá)</i>	Informe de los Grupos Especiales, <i>Colombia - Medidas relativas a la importación de textiles, prendas de vestir y calzado - Recurso de Colombia al párrafo 5 del artículo 21 del ESD / Colombia - Medidas relativas a la importación de textiles, prendas de vestir y calzado - Recurso de Panamá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS461/RW y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 5 de octubre de 2018, apelado el 20 de noviembre de 2018
<i>Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada</i> , WT/DS161/AB/R , WT/DS169/AB/R , adoptado el 10 de enero de 2001
<i>Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Corea - Medidas que afectan a las importaciones de carne vacuna fresca, refrigerada y congelada</i> , 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
<i>Estados Unidos - Algodón americano (upland)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (upland)</i> , WT/DS267/AB/R , adoptado el 21 de marzo de 2005
<i>Estados Unidos - Artículo 337</i>	Informe del Grupo Especial del GATT, <i>Estados Unidos - Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930</i> , L/6439 , adoptado el 7 de noviembre de 1989, IBDD 36S/402
<i>Estados Unidos - Atún II (México)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas relativas a la importación, comercialización y venta de atún y productos de atún</i> , WT/DS381/AB/R , adoptado el 13 de junio de 2012
<i>Estados Unidos - Camarones</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón</i> , WT/DS58/AB/R , adoptado el 6 de noviembre de 1998
<i>Estados Unidos - Camarones (Tailandia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Medidas relativas a los camarones procedentes de Tailandia</i> , WT/DS343/R , adoptado el 1º de agosto de 2008, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS343/AB/R , WT/DS345/AB/R
<i>Estados Unidos - Camisas y blusas de lana</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India</i> , WT/DS33/AB/R , adoptado el 23 de mayo de 1997, y Corr.1
<i>Estados Unidos - Cigarrillos de clavo de olor</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan a la producción y venta de cigarrillos de clavo de olor</i> , WT/DS406/AB/R , adoptado el 24 de abril de 2012
<i>Estados Unidos - Directiva sobre fianzas aduaneras</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Directiva sobre fianzas aduaneras para determinadas mercancías sujetas a derechos antidumping y compensatorios</i> , WT/DS345/R , adoptado el 1º de agosto de 2008, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS343/AB/R , WT/DS345/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Estados Unidos - EVE (artículo 21.5 - CE)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>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</i> , WT/DS108/AB/RW , adoptado el 29 de enero de 2002
<i>Estados Unidos - Examen por extinción relativo al acero resistente a la corrosión</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Examen por extinción de los derechos antidumping sobre los productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes del Japón</i> , WT/DS244/AB/R , adoptado el 9 de enero de 2004
<i>Estados Unidos - Gasolina</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional</i> , WT/DS2/AB/R , adoptado el 20 de mayo de 1996
<i>Estados Unidos - Gasolina</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional</i> , WT/DS2/R , adoptado el 20 de mayo de 1996, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS2/AB/R
<i>Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (2ª reclamación)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)</i> , WT/DS353/AB/R , adoptado el 23 de marzo de 2012
<i>Estados Unidos - IRA (China)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Determinadas bonificaciones fiscales en virtud de la Ley de Reducción de la Inflación</i> , WT/DS623/R y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 30 de enero de 2026, apelado el 23 de febrero de 2026
<i>Estados Unidos - Juegos de azar</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas</i> , WT/DS285/AB/R , adoptado el 20 de abril de 2005, y Corr.1
<i>Estados Unidos - Juegos de azar</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas</i> , WT/DS285/R , adoptado el 20 de abril de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS285/AB/R
<i>Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000</i> , WT/DS217/AB/R , WT/DS234/AB/R , adoptado el 27 de enero de 2003
<i>Estados Unidos - Madera blanda IV</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá</i> , WT/DS257/AB/R , adoptado el 17 de febrero de 2004
<i>Estados Unidos - Medidas arancelarias (China)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Medidas arancelarias sobre determinados productos procedentes de China</i> , WT/DS543/R y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 15 de septiembre de 2020, apelado el 26 de octubre de 2020
<i>Estados Unidos - Tubos</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Medida de salvaguardia definitiva contra las importaciones de tubos al carbono soldados de sección circular procedentes de Corea</i> , WT/DS202/R , adoptado el 8 de marzo de 2002, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS202/AB/R
<i>Estados Unidos - Energía renovable</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Estados Unidos - Determinadas medidas relativas al sector de la energía renovable</i> , WT/DS510/R y Add.1, 27 de junio de 2019; se comunicó una solución mutuamente convenida
<i>India - Aranceles sobre productos de TIC</i>	Informes de los Grupos Especiales, <i>India - Trato arancelario de determinados productos del sector de la tecnología de la información y las comunicaciones</i> , WT/DS582/R y Add.1 (UE) / WT/DS584/R y Add.1 (Japón) / WT/DS588/R y Add.1 (Taipei Chino), distribuidos a los Miembros de la OMC el 17 de abril de 2023
<i>India - Automóviles</i>	Informe del Grupo Especial, <i>India - Medidas que afectan al sector del automóvil</i> , WT/DS146/R , WT/DS175/R , y Corr.1, adoptado el 5 de abril de 2002
<i>India - Células solares</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>India - Determinadas medidas relativas a las células solares y los módulos solares</i> , WT/DS456/AB/R y Add.1, adoptado el 14 de octubre de 2016
<i>India - Células solares</i>	Informe del Grupo Especial, <i>India - Determinadas medidas relativas a las células solares y los módulos solares</i> , WT/DS456/R y Add.1, adoptado el 14 de octubre de 2016, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS456/AB/R
<i>India - Derechos de importación adicionales</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>India - Derechos adicionales y derechos adicionales suplementarios sobre las importaciones procedentes de los Estados Unidos</i> , WT/DS360/AB/R , adoptado el 17 de noviembre de 2008
<i>India - Derechos de importación adicionales</i>	Informe del Grupo Especial, <i>India - Derechos adicionales y derechos adicionales suplementarios sobre las importaciones procedentes de los Estados Unidos</i> , WT/DS360/R , adoptado el 17 de noviembre de 2008, revocado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS360/AB/R

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>India - Patentes (Estados Unidos)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura</i> , WT/DS50/AB/R , adoptado el 16 de enero de 1998
<i>Indonesia - Materias primas</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Indonesia - Medidas relativas a las materias primas</i> , WT/DS592/R y Add.1, apelado el 8 de diciembre de 2022
<i>Indonesia - Pollo</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Indonesia - Medidas relativas a la importación de carne de pollo y productos de pollo</i> , WT/DS484/R y Add.1, adoptado el 22 de noviembre de 2017
<i>Indonesia - Pollo (artículo 21.5 - Brasil)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Indonesia - Medidas relativas a la importación de carne de pollo y productos de pollo - Recurso del Brasil al artículo 21.5 del ESD</i> , WT/DS484/RW y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 10 de noviembre de 2020, apelado el 17 de diciembre de 2020
<i>Indonesia - Productos de hierro o acero</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Indonesia - Salvaguardia sobre determinados productos de hierro o acero</i> , WT/DS490/AB/R , WT/DS496/AB/R , y Add.1, adoptado el 27 de agosto de 2018
<i>Indonesia - Regímenes de licencias de importación</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Indonesia - Importación de productos hortícolas, animales y productos del reino animal</i> , WT/DS477/R , WT/DS478/R , Add.1 y Corr.1, adoptado el 22 de noviembre de 2017, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS477/AB/R , WT/DS478/AB/R
<i>Japón - Bebidas alcohólicas II</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas</i> , WT/DS8/AB/R , WT/DS10/AB/R , WT/DS11/AB/R , adoptado el 1º de noviembre de 1996
<i>México - Impuestos sobre los refrescos</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas</i> , WT/DS308/AB/R , adoptado el 24 de marzo de 2006
<i>México - Impuestos sobre los refrescos</i>	Informe del Grupo Especial, <i>México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas</i> , WT/DS308/R , adoptado el 24 de marzo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS308/AB/R
<i>Perú - Productos agropecuarios</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Perú - Derecho adicional sobre las importaciones de determinados productos agropecuarios</i> , WT/DS457/AB/R y Add.1, adoptado el 31 de julio de 2015
<i>Perú - Productos agropecuarios</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Perú - Derecho adicional sobre las importaciones de determinados productos agropecuarios</i> , WT/DS457/R y Add.1, adoptado el 31 de julio de 2015, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS457/AB/R
<i>República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos</i> , WT/DS302/AB/R , adoptado el 19 de mayo de 2005
<i>República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos</i>	Informe del Grupo Especial, <i>República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos</i> , WT/DS302/R , adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS302/AB/R
<i>República Dominicana - Medidas de salvaguardia</i>	Informe del Grupo Especial, <i>República Dominicana - Medidas de salvaguardia sobre las importaciones de sacos de polipropileno y tejido tubular</i> , WT/DS415/R , WT/DS416/R , WT/DS417/R , WT/DS418/R , y Add.1, adoptado el 22 de febrero de 2012
<i>Rusia - Equipo ferroviario</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Rusia - Medidas que afectan a la importación de equipo ferroviario y sus partes</i> , WT/DS499/R y Add.1, adoptado el 5 de marzo de 2020, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS499/AB/R
<i>Rusia - Porcinos (UE)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Federación de Rusia - Medidas relativas a la importación de porcinos vivos, carne de porcino y otros productos de porcino procedentes de la Unión Europea</i> , WT/DS475/R y Add.1, adoptado el 21 de marzo de 2017, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS475/AB/R
<i>Rusia - Tráfico en tránsito</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Rusia - Medidas que afectan al tráfico en tránsito</i> , WT/DS512/R y Add.1, adoptado el 26 de abril de 2019
<i>Rusia - Trato arancelario</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Rusia - Trato arancelario de determinados productos agrícolas y manufacturados</i> , WT/DS485/R , Add.1, Corr.1, y Corr.2, adoptado el 26 de septiembre de 2016
<i>Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Tailandia - Medidas aduaneras y fiscales sobre los cigarrillos procedentes de Filipinas</i> , WT/DS371/AB/R , adoptado el 15 de julio de 2011
<i>Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Tailandia - Medidas aduaneras y fiscales sobre los cigarrillos procedentes de Filipinas</i> , WT/DS371/R , adoptado el 15 de julio de 2011, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS371/AB/R
<i>Tailandia - Cigarrillos (Filipinas) (artículo 21.5 - Filipinas II)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Tailandia - Medidas aduaneras y fiscales sobre los cigarrillos procedentes de Filipinas - Segundo recurso de Filipinas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS371/RW2 y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 12 de julio de 2019, apelado el 9 de septiembre de 2019

Título abreviado	Título completo y referencia
<i>Tailandia - Cigarrillos (Filipinas) (artículo 21.5 - Filipinas)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Tailandia - Medidas aduaneras y fiscales sobre los cigarrillos procedentes de Filipinas - Recurso de Filipinas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD</i> , WT/DS371/RW y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 12 de noviembre de 2018, apelado el 9 de enero de 2019
<i>Turquía - Arroz</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Turquía - Medidas que afectan a la importación de arroz</i> , WT/DS334/R , adoptado el 22 de octubre de 2007
<i>Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Turquía - Derechos adicionales sobre determinados productos procedentes de los Estados Unidos</i> , WT/DS561/R y Add.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 19 de diciembre de 2023, apelado el 26 de enero de 2024
<i>Turquía - Productos farmacéuticos (UE)</i>	Informe definitivo del Grupo Especial trasladado a las partes en <i>Turquía - Determinadas medidas relativas a la producción, importación y comercialización de productos farmacéuticos</i> , adjunto al anuncio por Türkiye del recurso al arbitraje (WT/DS583/12 y Add.1)
<i>Turquía - Productos farmacéuticos (UE) (artículo 25)</i>	Laudo de los Árbitros, <i>Turquía - Determinadas medidas relativas a la producción, importación y comercialización de productos farmacéuticos - Arbitraje de conformidad con el artículo 25 del ESD</i> , WT/DS583/ARB25 y Add.1, 25 de julio de 2022
<i>Turquía - Textiles</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Turquía - Restricciones a las importaciones de productos textiles y de vestido</i> , WT/DS34/AB/R , adoptado el 19 de noviembre de 1999
<i>UE - Aceite de palma (Indonesia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Unión Europea - Determinadas medidas relativas al aceite de palma y los biocombustibles basados en cultivos de palma de aceite</i> , WT/DS593/R y Add.1, adoptado el 24 de febrero de 2025
<i>UE - Alcoholes grasos (Indonesia)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Unión Europea - Medidas antidumping sobre las importaciones de determinados alcoholes grasos procedentes de Indonesia</i> , WT/DS442/AB/R y Add.1, adoptado el 29 de septiembre de 2017
<i>UE - Carne de aves de corral (China)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Unión Europea - Medidas que afectan a concesiones arancelarias relativas a determinados productos de carne de aves de corral</i> , WT/DS492/R y Add.1, adoptado el 19 de abril de 2017
<i>UE - Paquete energético</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Unión Europea y sus Estados miembros - Determinadas medidas relativas al sector de la energía</i> , WT/DS476/R , Add.1 y Corr.1, distribuido a los Miembros de la OMC el 10 de agosto de 2018, apelado el 21 de septiembre de 2018
<i>UE - PET (Pakistán)</i>	Informe del Órgano de Apelación, <i>Unión Europea - Medidas compensatorias sobre determinado tereftalato de polietileno procedente del Pakistán</i> , WT/DS486/AB/R y Add.1, adoptado el 28 de mayo de 2018
<i>UE - PET (Pakistán)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Unión Europea - Medidas compensatorias sobre determinado tereftalato de polietileno procedente del Pakistán</i> , WT/DS486/R y Add.1, adoptado el 28 de mayo de 2018, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS486/AB/R
<i>UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)</i>	Informe del Grupo Especial, <i>Unión Europea y determinados Estados miembros - Determinadas medidas relativas al aceite de palma y los biocombustibles basados en cultivos de palma de aceite</i> , WT/DS600/R y Add.1, adoptado el 26 de abril de 2024

PRUEBAS DOCUMENTALES MENCIONADAS EN EL PRESENTE INFORME

Prueba documental	Título abreviado (si procede)	Descripción/Título extenso
CHN-3		Türkiye's applied tariff schedule, Chapter 8703 (versions 2025-2002)
CHN-5		Decision on Amendments to the Import Regime Decision, Presidential Decision No. 9391, Official Gazette No. 32769 (31 December 2024)
CHN-6		Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 3351, Official Gazette No. 31351 (31 December 2020)
CHN-12		Decision on Amendments to the Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 9392, Official Gazette No. 32769 (31 December 2024)
CHN-13		Notification on the Import of Certain Electric Vehicles (Import: 2023/22), Official Gazette No. 32384 (29 November 2023)
CHN-16	Notificación 2025/7	Notification on the Import of Certain Electric and Externally Rechargeable Hybrid Vehicles (Import: 2025/7) (31 December 2024)
CHN-20		CTS file of Türkiye (Excel)
CHN-21		World Customs Organization, Table I – Correlating the 2017 version to the 2012 version of the Harmonized System (October 2016)
CHN-26	Directiva de Aplicación	Turkish Standards Institution, Notification on the Import of Certain Electric and Externally Rechargeable Hybrid Vehicles (Import: 2025/7), Implementation Directive (10 January 2025)
CHN-28	ASSR	Türkiye's After Sales Services Regulation
CHN-29	LCP	Law on Consumer Protection, No. 6502, Official Gazette No. 28835 (28 November 2013)
CHN-35		Table bound rates (Excel)
CHN-46		Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 June 2019)
CHN-58 / TUR-79		Free Trade Agreement between Türkiye and the Bolivarian Republic of Venezuela
CHN-60		ICAT blog, "How earthquakes impact the supply chain" (23 March 2023)
TUR-13	TSE K 646	Certification Criteria TSE K 646, Authorized auto repair shops - Electric Vehicles - Requirements, August 2024, ICS 03.080.30
TUR-23		World bank, Türkiye E-mobility Program, Deployment of Electric Vehicle Charging Infrastructure and Incentives to Support the Scale-Up of Electromobility Technologies in Türkiye (23 February 2023)
TUR-27		Government of Türkiye, 12 th Development Plan for the period 2024-2028
TUR-29		Deloitte, 2024 Global Automotive Consumer Study, Key Findings: Türkiye (March 2024)
TUR-30	Reglamento relativo a los Servicios de Recarga	Regulation on Charging Services, Official Gazette No. 32701 (23 October 2024) (last amendment)
TUR-34		Ministry of Industry and Technology, About the Technological Product Investment Support Program, Amendments to the Regulation, Circular Regulation, Official Gazette No. 32701 (23 October 2024) (last amendment)
TUR-35	TS 12047	Turkish Standard TS 12047, Authorized Auto Repair Shops - Motor Vehicles - Requirements, December 2013, ICS 03.080.30
TUR-38		Screenshot from the internet site of Chery
TUR-39		Screenshot from the internet site of Ford
TUR-40		Screenshot from the internet site of Renault
TUR-41		Screenshot from the internet site of Chery
TUR-47		Exro Industry Insights, "Barriers to Electric Vehicle Adoption in 2022"
TUR-48		McKinsey & Company, ACES 2019 survey: Can established auto manufacturers meet customer expectations for ACES? (February 2020)
TUR-54	TAR	Regulation on Type Approval and Market Surveillance and Inspection of Motor Vehicles and Trailers and their Components, Systems and Separate Technical Units (EU/2018/858)
TUR-58		EC - Turkey Association Council Decision No. 1 /95 of 22 December 1995 on implementing the final phase of the Customs Union (96/142/EC)
TUR-59		Free Trade Agreement between Türkiye and Tunisia
TUR-60		Free Trade Agreement between Türkiye and Singapore
TUR-61		Free Trade Agreement between Türkiye and the EFTA States
TUR-62		Free Trade Agreement between Türkiye and the United Kingdom

Prueba documental	Título abreviado (si procede)	Descripción/Título extenso
TUR-63		Free Trade Agreement between Türkiye and Bosnia and Herzegovina
TUR-64		Free Trade Agreement between Türkiye and Albania
TUR-65		Free Trade Agreement between Türkiye and Morocco
TUR-66		Free Trade Agreement between Türkiye and Faroe Islands
TUR-67		Free Trade Agreement between Türkiye and Palestine
TUR-68		Free Trade Agreement between Türkiye and Georgia
TUR-69		Free Trade Agreement between Türkiye and Korea
TUR-70		Free Trade Agreement between Türkiye and Israel
TUR-71		Free Trade Agreement between Türkiye and Montenegro
TUR-72		Free Trade Agreement between Türkiye and Kosovo ¹
TUR-73		Free Trade Agreement between Türkiye and North Macedonia
TUR-74		Free Trade Agreement between Türkiye and Malaysia
TUR-75		Free Trade Agreement between Türkiye and Egypt
TUR-76		Free Trade Agreement between Türkiye and Mauritius
TUR-77		Free Trade Agreement between Türkiye and Moldova
TUR-78		Free Trade Agreement between Türkiye and Serbia
TUR-80		Free Trade Agreement between Türkiye and Chile
TUR-83	RWBA	Ministry of Environment and Forestry, Regulation on Control of Waste Batteries and Accumulators
TUR-88	Decisión Presidencial N° 10436	Decision on Amendments to the Decision on the Import Regime and the Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 10436, Official Gazette No. 33025 (22 September 2025)
TUR-95		Energy Market Regulation Authority, Statistical data on charging network capacity (August 2025)
TUR-98		Website of the members of the Automotive Distributors' and Mobility Association in Türkiye
TUR-102	Informe de la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye	EMRA, Electric Vehicles and Charging Infrastructure Projection (April 2024)
TUR-104		Annual Passenger Car Sales in Türkiye by Powertrain Type (2022-2024)
TUR-108		Retail sales data for automobiles (2022-2025) (BCI)
TUR-109		Regulation on the Technological Product Investment Support Programme, Official Gazette No. 31786, 22 March 2022 (last amendment)
TUR-111		International Trade Council, "The Rise of Regional Supply Chains: How Geopolitical Tensions and Economic Pressures Are Shifting Global Production in 2024"
TUR-112		Deloitte Insights, "Restructuring the supply base: Prioritizing a resilient, yet efficient supply chain" (23 May 2024)
TUR-113	Nota de antecedentes de la OCDE	OECD Secretariat, Directorate for Financial and Enterprise Affairs, Competition Committee, "Barriers to Exit - Background Note", DAF/COMP(2019)15 (3-4 December 2019)
TUR-114		Indeed, "Definitive Guide to Exit Barriers (With Examples)" (11 December 2025)
TUR-115		Ministry of Industry and Technology, Market Surveillance and Inspection Regulation, Official Gazette No. 31541 (14 July 2021)

¹ La referencia a Kosovo se entenderá en el contexto de la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN EL PRESENTE INFORME

Abreviatura	Descripción
ACR	acuerdo comercial regional
Acuerdo sobre las MIC	Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio
ALC	acuerdo de libre comercio
ASSR	Reglamento relativo a los Servicios Posventa
CDI	Comisión de Derecho Internacional
CG	Consejo General
Cláusula de Habilitación	Decisión sobre trato diferenciado y más favorable, reciprocidad y mayor participación de los países en desarrollo, Decisión de 28 de noviembre de 1979
CO ₂	dióxido de carbono
Convención de Viena	Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, hecha en Viena el 23 de mayo de 1969, Naciones Unidas, <i>Treaty Series</i> , volumen 1155, página 443
ERHV	vehículos híbridos de recarga externa
ESD	Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias
EV	vehículos eléctricos
EVMRT	técnico de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos
GATT de 1994	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
GEI	gas de efecto invernadero
GTIP	posición arancelaria estadística (código de identificación de producto de 12 dígitos) en la nomenclatura arancelaria de Türkiye
GTP	posición arancelaria en la nomenclatura arancelaria de Türkiye
ICC	información comercial confidencial
IPLS	sistema de concesión de permisos de importación
LCP	Ley de Protección de los Consumidores
MIC	medida en materia de inversiones relacionada con el comercio
NMF	nación más favorecida
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OSD	Órgano de Solución de Diferencias
RWBA	Reglamento relativo a los Residuos de Baterías y Acumuladores
SA	Sistema Armonizado
TAR	Reglamento de Homologación
TSE	Instituto Turco de Normas

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Reclamación de China

1.1. El 8 de octubre de 2024, China solicitó la celebración de consultas con Türkiye de conformidad con el artículo 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (ESD), el artículo XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994) y el artículo 8 del Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio (Acuerdo sobre las MIC) con respecto a las medidas y alegaciones que se exponen a continuación.²

1.2. Las consultas se celebraron los días 20 y 21 de noviembre de 2024, pero no permitieron resolver la diferencia.

1.2 Establecimiento y composición del Grupo Especial

1.3. El 16 de enero de 2025, China solicitó el establecimiento de un grupo especial de conformidad con los artículos 4.7 y 6 del ESD, el artículo XXIII.2 del GATT de 1994, y el artículo 8 del Acuerdo sobre las MIC, con el mandato uniforme.³ En su reunión de 24 de febrero de 2025, el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) estableció un grupo especial atendiendo a la solicitud presentada por China en el documento WT/DS629/2, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del ESD.⁴

1.4. El mandato del Grupo Especial es el siguiente:

Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por las partes en la diferencia, el asunto sometido al OSD por China en el documento WT/DS629/2 y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos.⁵

1.5. Aunque las partes llegaron a un acuerdo sobre el nombramiento del Sr. Esteban Conejos como Presidente del Grupo Especial, no llegaron a un acuerdo sobre los dos miembros del Grupo Especial. El 14 de abril de 2025, China solicitó a la Directora General que estableciera la composición del grupo especial, de conformidad con el artículo 8.7 del ESD. El 22 de abril de 2025, la Directora General procedió, en consecuencia, a establecer la composición del Grupo Especial, que es la siguiente⁶:

Presidente: Sr. Esteban CONEJOS

Miembros: Sra. Pauline MCHARO
Sra. Sarah PATERSON

1.6. Tras la dimisión del Sr. Conejos el 29 de julio de 2025, y atendiendo a una petición formulada por China el 30 de julio de 2025, la Directora General, el 13 de agosto de 2025, nombró al Sr. Felipe Lopeandía Presidente del Grupo Especial. En consecuencia, la composición del Grupo Especial es la siguiente⁷:

Presidente: Sr. Felipe LOPEANDÍA

Miembros: Sra. Pauline MCHARO
Sra. Sarah PATERSON

1.7. Australia, el Brasil, el Canadá, la República de Corea, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, la India, Indonesia, el Japón, Kazajistán, Noruega, el Reino Unido, Singapur, Suiza, Tailandia

² Solicitud de celebración de consultas presentada por China, WT/DS629/1.

³ Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por China, WT/DS629/2 (solicitud de grupo especial de China).

⁴ OSD, acta de la reunión celebrada el 24 de febrero de 2025, WT/DSB/M/498, párrafo 3.4.

⁵ WT/DS629/3.

⁶ WT/DS629/3.

⁷ WT/DS629/3/Add.1.

y la Unión Europea notificaron su interés en participar como terceros en las actuaciones del Grupo Especial.

1.3 Actuaciones del Grupo Especial

1.8. Tras consultar con las partes, el Grupo Especial adoptó su Procedimiento de trabajo⁸, su Procedimiento de trabajo adicional relativo a la información comercial confidencial (ICC)⁹ y su calendario, el 9 de mayo de 2025. Tras la dimisión del Sr. Conejos, el Grupo Especial modificó el calendario el 19 de agosto de 2025. China y Türkiye presentaron sus primeras comunicaciones escritas el 3 de junio de 2025 y el 17 de julio de 2025, respectivamente. El 31 de julio de 2025, el Grupo Especial recibió las comunicaciones presentadas por Australia, los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea en calidad de terceros.

1.9. El Grupo Especial celebró una primera reunión sustantiva con las partes los días 24 y 25 de septiembre de 2025. La sesión destinada a los terceros tuvo lugar el 24 de septiembre de 2025; Australia, el Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón, Noruega, Singapur, Suiza y la Unión Europea presentaron declaraciones orales en esta sesión. Después de la reunión, el Grupo Especial envió a las partes preguntas por escrito el 26 de septiembre de 2025 y recibió sus respuestas a esas preguntas el 13 de octubre de 2025. El 26 de septiembre de 2025, el Grupo Especial también envió preguntas escritas a los terceros. El 13 de octubre de 2025, el Grupo Especial recibió respuestas a las preguntas de Australia, el Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón, Noruega, Singapur, Suiza y la Unión Europea. El Grupo Especial celebró una segunda reunión sustantiva con las partes los días 11 y 12 de diciembre de 2025. El Grupo Especial envió a las partes una segunda serie de preguntas escritas el 15 de diciembre de 2025 y recibió sus respuestas a esas preguntas el 12 de enero de 2026. El 26 de enero de 2026, el Grupo Especial también recibió las observaciones de cada parte sobre las respuestas de la otra parte a la segunda serie de preguntas. El 2 de marzo de 2026, el Grupo Especial dio traslado de la parte expositiva de su informe a las partes. El Grupo Especial dio traslado de su informe provisional a las partes el 13 de abril de 2026. El Grupo Especial dio traslado de su informe definitivo a las partes el 21 de mayo de 2026.

2 MEDIDAS EN LITIGIO

2.1. La presente diferencia se refiere a las medidas que se aplican a los vehículos eléctricos (EV) y otros vehículos originarios de China. Las medidas consisten en derechos adicionales, por un lado, y en un sistema de concesión de permisos de importación, por otro.

2.1 Derechos adicionales

2.2. China impugna los derechos adicionales impuestos por Türkiye a los EV y a otros vehículos. Sobre la base de la nomenclatura arancelaria de Türkiye, que está basada en la edición de 2022 del Sistema Armonizado (SA), esos derechos se aplican a las líneas arancelarias de 12 dígitos (GTIP) de la subpartida del SA 2022 correspondiente a los EV (8703.80) y de las subpartidas del SA 2022 correspondientes a los vehículos con motor de émbolo y a los vehículos híbridos (8703.21 a 8703.70). En total, los derechos adicionales abarcan 33 líneas arancelarias. Los derechos se aplican por separado y además del derecho *ad valorem* del 10%, que es el tipo de la nación más favorecida (NMF) aplicado por Türkiye para todos los vehículos en cuestión.

2.3. En el momento del establecimiento del grupo especial, los derechos adicionales se habían promulgado mediante la Decisión Presidencial Nº 3351¹⁰, modificada (entonces) por última vez por la Decisión Presidencial Nº 9392¹¹, de la siguiente manera: i) un derecho del 40% *ad valorem* sobre los EV; ii) un derecho mixto del 50% *ad valorem* o un mínimo de USD 9.500 por unidad, si este importe es superior, sobre los vehículos con motor de émbolo y los híbridos no enchufables; y iii) un derecho mixto del 40% *ad valorem* o un mínimo de USD 7.000 por unidad, si este importe es

⁸ Procedimiento de trabajo del Grupo Especial (anexo A-1).

⁹ Procedimiento de trabajo adicional del Grupo Especial relativo a la información comercial confidencial (anexo A-2).

¹⁰ Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 3351, Official Gazette No. 31351 (31 December 2020)(prueba documental CHN-6).

¹¹ Decision on Amendments to the Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 9392, Official Gazette No. 32769 (31 December 2024) (prueba documental CHN-12).

superior, sobre los híbridos enchufables. Estos derechos adicionales solo se aplicaban a las importaciones originarias de China.

2.4. El 22 de septiembre de 2025, es decir, tras el establecimiento del grupo especial y antes de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, Türkiye promulgó la Decisión Presidencial N° 10436¹², en virtud de la cual los derechos adicionales se aplican ahora de la siguiente manera: 1) un derecho mixto del 30% *ad valorem* o un mínimo de USD 8.500/unidad, si este importe es superior, sobre los EV; 2) un derecho mixto del 25% *ad valorem* o un mínimo de USD 6.000 dólares/unidad, si este importe es superior, sobre los vehículos con motor de émbolo y los híbridos no enchufables; y 3) un derecho mixto del 30% *ad valorem* o un mínimo de USD 7.000/unidad, si este importe es superior, sobre los híbridos enchufables.¹³ Estos derechos adicionales se aplican a las importaciones originarias de todos los países que no tienen un acuerdo comercial regional (ACR) con Türkiye.¹⁴

2.2 Sistema de concesión de permisos de importación

2.5. China impugna asimismo el sistema de concesión de permisos de importación (IPLS) de Türkiye.¹⁵ El IPLS figura actualmente en la Notificación 2025/7.¹⁶ Exige la presentación de un "certificado de permiso" durante el despacho de aduana para la importación de determinados vehículos originarios de "países distintos de los de la Unión Europea y de los países con los que se han concertado acuerdos de libre comercio". La Notificación 2025/7 se aplica a los vehículos "solamente eléctricos o híbridos de recarga externa" que están comprendidos en ocho categorías identificadas por su posición arancelaria y las correspondientes designaciones.¹⁷

2.6. En la Notificación 2025/7 se enumeran cinco prescripciones que deben cumplirse simultáneamente para obtener un certificado de permiso. Estas se describen con detalle en la sección 7 del presente informe. Pueden resumirse como sigue:

- a. el importador debe establecer 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas (prescripción relativa a las estaciones de servicio);

¹² Decision on Amendments to the Decision on the Import Regime and the Decision on the Imposition of Additional Customs Duty on Imports, Presidential Decision No. 10436, Official Gazette No. 33025 (22 September 2025) (Decisión Presidencial N° 10436) (prueba documental TUR-88).

¹³ Sin embargo, como se establece en la Decisión Presidencial N° 10436, estos derechos no se aplican a las "importaciones que son objeto de la exención de derechos de aduana en el ámbito del certificado de incentivo a la inversión".

¹⁴ En el presente informe, utilizamos el término acuerdo comercial regional (ACR) para referirnos conjuntamente a los acuerdos de libre comercio y las uniones aduaneras.

¹⁵ China se refiere a él como "sistema de certificado de permiso de importación", y Türkiye como "sistema de concesión de permisos de importación". Tomamos nota de esta diferencia, así como de la utilización por China de la abreviatura "IPLS" (segunda comunicación escrita de China, nota 174). Nos referiremos al sistema en cuestión como sistema de concesión de permisos de importación (IPLS).

¹⁶ Notification on the Import of Certain Electric and Externally Rechargeable Hybrid Vehicles (Import: 2025/7) (31 December 2024) (Notificación 2025/7) (prueba documental CHN-16). Desde su introducción en 2023, el IPLS ha sido objeto de varias revisiones, por las que se han modificado la lista de mercancías sujetas a la prescripción y, en consecuencia, algunos detalles de las condiciones que deben cumplirse para obtener un certificado de permiso de importación.

¹⁷ Estas categorías son las siguientes: tractores para semirremolques (GTP 8701.21, 8701.22, 8701.23, 8701.24 y 8701.29); tractores agrícolas y tractores forestales, de ruedas (GTP 8701.91.10, 8701.92.10, 8701.93.10, 8701.94.10 y 8701.95.10); vehículos automóviles para el transporte de 10 personas o más (incluido el conductor) (GTP 87.02); automóviles de pasajeros y demás vehículos automóviles fabricados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02) (excepto los karts) (excepto los vehículos de búsqueda y salvamento/de emergencia comprendidos en la subpartida GTIP 8703.10.11.00.00) (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras) (GTP 87.03); vehículos automóviles para el transporte de mercancías (GTP 87.04); vehículos automóviles para usos especiales (excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías) (por ejemplo, coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredora, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos (GTP 87.05); motocicletas (incluidos los ciclomotores), y velocípedos equipados con motor auxiliar (con sidecar o sin él), sidecares (GTP 87.11); y remolques y semirremolques; vehículos sin engranajes de arrastre; partes y accesorios de estos vehículos (excepto 8716.80; 8716.90) (GTP 87.16).

- b. las personas que se ocupen del mantenimiento y la reparación de EV y ERHV deben tener un certificado de competencia específico (prescripción relativa al certificado de competencia);
- c. debe establecerse en Türkiye un centro de llamadas turco dotado de al menos 40 efectivos, que preste servicios para cada marca que se va a importar (prescripción relativa al centro de llamadas);
- d. el fabricante debe tener un representante autorizado residente en Türkiye (prescripción relativa al representante autorizado); y
- e. el importador debe comprometerse por escrito a aceptar los "procedimientos que han de llevarse a cabo en relación con la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías" (prescripción relativa al compromiso en materia de baterías).

2.7. Una Directiva de Aplicación publicada por el Instituto Turco de Normas (Directiva de Aplicación) "abarca los procedimientos y principios" relacionados con el certificado de permiso que debe obtenerse con arreglo a lo previsto en la Notificación 2025/7.¹⁸

3 SOLICITUDES DE CONSTATAIONES Y RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES

3.1. China solicita que el Grupo Especial constate que los derechos adicionales son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud de los artículos I.1, y II.1 a) y b) del GATT de 1994. China solicita también que el Grupo Especial constate que el IPLS es incompatible con los artículos I.1, III.4, X.3 a) y XI.1 del GATT de 1994 y con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC. China solicita además, de conformidad con el artículo 19.1 del ESD, que el Grupo Especial recomiende que Türkiye ponga sus medidas en conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC.¹⁹

3.2. Türkiye solicita que el Grupo Especial rechace en su totalidad las alegaciones formuladas por China en la presente diferencia. Türkiye sostiene que los derechos adicionales no son incompatibles con el artículo I.1 ni con los artículos II.1 a) y b) del GATT de 1994, y que el IPLS no es incompatible con los artículos III.4, X.3 a) o XI.1 ni con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC. Türkiye aduce también que, en cualquier caso, los derechos adicionales están justificados al amparo de los artículos XX b) y g), así como al amparo del artículo XXIV y de la Cláusula de Habilitación, y que el IPLS está justificado al amparo del artículo XX d) y del artículo XXIV y de la Cláusula de Habilitación.²⁰

4 ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1. Los argumentos de las partes están reflejados en los resúmenes que presentaron al Grupo Especial de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 23 del Procedimiento de trabajo adoptado por el Grupo Especial (véanse los anexos B-1 y B-2).

5 ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

5.1. Los argumentos de Australia, el Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón, Noruega, Singapur, Suiza y la Unión Europea están reflejados en los resúmenes que presentaron de conformidad con el párrafo 25 del Procedimiento de trabajo adoptado por el Grupo Especial (véanse los anexos C-1, C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, C-7, C-8 y C-9). El Brasil, la República de Corea, la India, Indonesia, Kazajstán, Tailandia y el Reino Unido no presentaron argumentos escritos ni orales al Grupo Especial.

¹⁸ Turkish Standards Institution, Notification on the Import of Certain Electric and Externally Rechargeable Hybrid Vehicles (Import: 2025/7), Implementation Directive (10 January 2025) (Directiva de Aplicación) (prueba documental CHN-26).

¹⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 302 y 304.

²⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 4.1; y observaciones de Türkiye sobre el proyecto de parte expositiva.

6 REEXAMEN INTERMEDIO

6.1. El Grupo Especial dio traslado de su informe provisional a las partes el 13 de abril de 2026. El 28 de abril de 2026, China y Türkiye presentaron por escrito peticiones de que el Grupo Especial reexaminara algunos aspectos del informe provisional. El 5 de mayo de 2026, China y Türkiye presentaron observaciones sobre las peticiones de reexamen de la otra parte. Ninguna de las partes solicitó que se celebrara una reunión de reexamen intermedio.

6.2. De conformidad con el artículo 15.3 del ESD, en la presente sección del informe se expone la respuesta del Grupo Especial a las peticiones de las partes formuladas en la etapa intermedia de reexamen. La numeración de algunos párrafos y notas del informe definitivo ha cambiado respecto del informe provisional. En el examen que figura a continuación se hace referencia a la numeración del informe provisional y, cuando esta difiere respecto del informe definitivo, se indica la numeración correspondiente a este último.

6.3. Examinamos las peticiones de modificaciones sustantivas presentadas por las partes. No examinamos las peticiones formuladas por una parte de las que ni la otra parte ni nosotros discrepamos y que, en consecuencia, hemos atendido.²¹ Además, hemos corregido erratas y otros errores no sustantivos, incluidos los señalados por las partes.

6.4. Para aportar contexto, el examen que figura a continuación está estructurado siguiendo los dos principales epígrafes del presente informe que conciernen a las dos medidas en litigio: los derechos adicionales y el IPLS. Abordamos las peticiones de las partes siguiendo el orden de los párrafos a los que conciernen.

6.1 Derechos adicionales

6.5. En relación con el **párrafo 7.8**, China pide que se inserte un nuevo párrafo y que el contenido actual del párrafo 7.8 se renumere como párrafo 7.9. El nuevo párrafo 7.8 ha de contener un resumen de las razones aducidas por China para apoyar su petición de que el Grupo Especial también formule constataciones sobre los derechos adicionales tal como existían en el momento en que se estableció el Grupo Especial.²²

6.6. Türkiye se opone a la petición de China por dos motivos, a saber: i) que los argumentos detallados de las partes se exponen en los resúmenes adjuntos al presente informe, y ii) que el actual párrafo 7.8 ya resume brevemente los argumentos de las partes.²³

6.7. El párrafo 7.8 en su versión actual contiene una descripción resumida de los argumentos de China distintos del argumento relativo al mandato que ya se aborda en el párrafo 7.6. Por consiguiente, no vemos la necesidad de añadir un párrafo antes de ese párrafo para ofrecer un resumen de los mismos argumentos. Sin embargo, a la luz de la petición de China, hemos revisado la descripción que se hace de sus argumentos de China en el actual párrafo 7.8 a fin de reflejar de manera más exhaustiva las observaciones que formula China.

6.8. Türkiye pide que se supriman los **párrafos 7.20-7.23**. En su lugar, Türkiye pide que haya una referencia a la explicación de Türkiye de que los derechos adicionales constituyen derechos de aduana propiamente dichos conforme a la legislación turca, así como al hecho de que China está de acuerdo en que son derechos de aduana propiamente dichos.²⁴

6.9. China se opone a la petición de Türkiye aduciendo que proceder de la manera sugerida por Türkiye sería incompatible con el deber que corresponde al Grupo Especial en virtud del artículo 11 del ESD.²⁵

²¹ Türkiye presenta una petición de ese tipo en relación con una modificación del texto del **párrafo 7.334** (párrafo 7.322 del informe definitivo).

²² Petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 4.

²³ Observaciones de Türkiye sobre la petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafos 3.1 y 3.2.

²⁴ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 3.1-3.3.

²⁵ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 2 y 3.

6.10. Como señalamos en el párrafo 7.22, el hecho de que los derechos adicionales se consideren derechos de aduana propiamente dichos en la legislación turca no significa que su caracterización jurídica deba ser la misma con arreglo a los acuerdos abarcados. Tampoco el hecho de que las partes estén de acuerdo en calificarlos como derechos de aduana propiamente dichos significa que estemos obligados por esa evaluación.²⁶ Dicho esto, a la luz de las observaciones de Türkiye, hemos revisado ligeramente nuestra posición y hemos ajustado en consecuencia el texto de los párrafos 7.22 y 7.69. Consideramos que, a los efectos de adoptar una resolución en este asunto, y teniendo en cuenta que las partes están de acuerdo en esta cuestión, podemos aceptar su posición y calificar los derechos adicionales como derechos de aduana propiamente dichos, siempre y cuando se establezca que el resultado global del análisis no sería diferente en función de si se consideran derechos de aduana propiamente dichos u otros derechos o cargas.

6.11. En relación con el **párrafo 7.26**, China pide que se inserte un texto adicional después de la frase que termina con "otros vehículos", para indicar expresamente que China presentó la prueba documental CHN-3 (un cuadro Excel que muestra el capítulo 8703 del arancel de aduanas aplicado de Türkiye en las versiones pertinentes entre 2002 y 2025), y presentó también la prueba documental CHN-20 (que contiene la Lista arancelaria consolidada de Türkiye de la Base de Datos LAR de la OMC).²⁷

6.12. Türkiye sostiene que el texto propuesto por China va más allá de una simple descripción y parece implicar una caracterización del valor probatorio de la prueba documental CHN-3 que el Grupo Especial no ha hecho. Türkiye propone, por lo tanto, una versión diferente, "más neutral", del texto adicional pedido por China.²⁸

6.13. En el párrafo 7.26 se describe cómo expone China su acreditación *prima facie* en relación con las consolidaciones arancelarias correspondientes a los vehículos híbridos y con motor de émbolo (es decir, "otros vehículos") en la parte pertinente de su primera comunicación escrita. Observamos que, en ese contexto, China no hace referencia ni a la prueba documental CHN-3 ni a la prueba documental CHN-20. Por consiguiente, no hay una descripción de las líneas arancelarias pertinentes basada en esas pruebas documentales, y mucho menos una descripción que tenga un valor probatorio en cuanto que vincula las líneas arancelarias pertinentes con las consolidaciones arancelarias de la Lista de Türkiye. China, en cambio, solo se refiere a la prueba documental-35. Más aún, como se describe en el párrafo 7.30, cuando se le pregunta específicamente si la lista de líneas arancelarias de 12 dígitos de la columna "Correlación con la Lista de concesiones turca" del cuadro que figura en la prueba documental CHN-35 abarca *todos* los aranceles consolidados que China alega que se han superado, China confirma que así es "por lo que se refiere a otros vehículos".²⁹ En estas circunstancias, no vemos la necesidad de añadir al párrafo 7.26 una referencia a la presentación por China de las pruebas documentales CHN-3 y CHN-20. Sin embargo, a la luz de las observaciones de China, hemos revisado el párrafo 7.30 para aclarar por qué consideramos que la acreditación *prima facie* de China tiene un alcance limitado. Además, hemos añadido una referencia a la prueba documental CHN-3 en la nota 64 al párrafo 7.15.³⁰

6.14. China pide que, en el **párrafo 7.74**, y en consecuencia también en el **párrafo 8.1 a) ii) y iii)**, el Grupo Especial se refiera expresamente a las líneas arancelarias correspondientes a los vehículos híbridos abarcadas por la versión de la medida sobre la que el Grupo Especial decidió pronunciarse, a fin de aclarar más su conclusión relativa a la incompatibilidad de los derechos adicionales sobre los vehículos híbridos con el artículo II.1 b) y II.1 a) del GATT de 1994.³¹

6.15. Türkiye no se opone a la inclusión de una referencia a las seis líneas arancelarias, pero se opone a que se elimine una referencia a las 34 líneas arancelarias específicas del SA 2002 en el párrafo 7.74, como propone China. Türkiye considera que esta referencia es esencial para transmitir claramente que no todos los derechos adicionales que se aplican a los vehículos híbridos comprendidos en las seis líneas arancelarias son incompatibles con los artículos II.1 b) y II.1 a),

²⁶ Como China señala acertadamente, esto sería contrario al deber que nos corresponde en virtud del artículo 11 del ESD.

²⁷ Petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 5.

²⁸ Observaciones de Türkiye sobre la petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 4.1.

²⁹ Respuesta de China a la pregunta 17 del Grupo Especial, párrafo 21.

³⁰ Observamos que la nota 152 ya contiene una referencia a la prueba documental CHN-20.

³¹ Petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 3.

sino únicamente los derechos adicionales que se aplican a los vehículos que se solían clasificar en estas 34 líneas arancelarias antes del SA 2017.³²

6.16. Estamos de acuerdo con China en que una referencia a las líneas arancelarias pertinentes abarcadas por la medida relativa a los derechos adicionales de Türkiye puede ser útil en aras de la claridad. Sin embargo, la complejidad de la constatación con respecto a los vehículos híbridos no se deriva de su identificabilidad en términos de líneas arancelarias actualmente aplicables, es decir, en la propia medida. La complejidad se deriva del hecho de que la incompatibilidad con los artículos II.1 b) y a) del GATT de 1994 es solo parcial y depende de la forma en que los vehículos híbridos se habrían clasificado *antes* de la introducción de las subpartidas actuales correspondientes a los vehículos híbridos a través del SA 2017. Sobre la base de estas consideraciones, hemos hecho lo siguiente: i) hemos añadido referencias a las líneas arancelarias pertinentes correspondientes a todos los productos abarcados por los derechos adicionales (no solo los vehículos híbridos); en aras de la legibilidad, lo hemos hecho en notas en lugar de en el texto principal, y no lo hemos hecho en el párrafo 8; y ii) hemos introducido otros cambios en los párrafos 7.72, 7.73 y 7.74, así como en el párrafo 8.1 a) ii) y iii), para aclarar más el carácter limitado de la constatación con respecto a los vehículos híbridos.

6.17. En relación con los **párrafos 7.155-7.165**, Türkiye pide que eliminemos la totalidad de nuestro análisis aduciendo que nunca esgrimió un argumento jurisdiccional sobre la obligación de China de "plantear la consideración" de la Cláusula de Habilitación y del artículo XXIV en el contexto de los derechos adicionales, sino únicamente en el de la alegación de China relativa al IPLS.³³

6.18. China considera que debemos rechazar la petición de Türkiye porque esos párrafos contienen el razonamiento del Grupo Especial. Según China, no estamos obligados a limitar nuestro razonamiento de la manera sugerida por Türkiye, y Türkiye no demuestra por qué este razonamiento es incorrecto.³⁴

6.19. En su segunda comunicación escrita, Türkiye explica que incorpora por referencia "los argumentos relativos a sus ACR y la compatibilidad de estos con la Cláusula de Habilitación y el artículo XXIV que formuló en el contexto de la alegación de China relativa al IPLS".³⁵ En la nota correspondiente, Türkiye hace referencia a la sección 3.3 de su primera comunicación escrita, que incluye también su argumento de que la alegación formulada por China al amparo del artículo I no está debidamente comprendida en el mandato del Grupo Especial. En consecuencia, en los párrafos 7.155-7.165 se aborda y rechaza lo que entendemos constituye una objeción jurisdiccional planteada por Türkiye en el sentido de que la alegación de China de que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1 no está debidamente comprendida en nuestro mandato. Dada la explicación de Türkiye de que no ha planteado la objeción jurisdiccional en el contexto de la alegación de China relativa a los derechos adicionales, hemos suprimido los párrafos 7.155-7.165.³⁶ También hemos ajustado los párrafos 7.2, 7.147 y 7.148 para tener en cuenta esta supresión.

6.20. Sin embargo, la mayor parte del análisis que hemos realizado en estos párrafos es pertinente para la objeción jurisdiccional planteada por Türkiye con respecto a la alegación de China de que el IPLS es incompatible con el artículo I.1. El párrafo 7.521, en el que se aborda esta objeción jurisdiccional, contiene una referencia al análisis realizado en los párrafos 7.155-7.165. Habida cuenta de la supresión de estos párrafos, hemos trasladado todas las partes pertinentes del análisis a la sección 7.3.4.4, que se refiere a la alegación de China de que el IPLS es incompatible con el artículo I.1 (párrafos 7.510 - 7.521 en el informe definitivo).³⁷

³² Observaciones de Türkiye sobre la petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafos 2.1-2.3.

³³ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 3.4-3.10.

³⁴ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 4-6.

³⁵ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.29.

³⁶ Si bien podemos examinar cuestiones relacionadas con nuestro mandato también por iniciativa propia, es decir, aun cuando no haya objeciones planteadas por una parte, dada la conclusión a la que llegamos a nuestro análisis, no vemos ningún motivo para hacerlo aquí.

³⁷ China pide la adición, en el **párrafo 7.155**, de un texto que refleje los argumentos por los que rechaza la invocación por Türkiye del artículo XXIV y de la Cláusula de Habilitación con respecto a los derechos adicionales (petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 6). A la luz de nuestra decisión de

6.21. En relación con los **párrafos 7.189 y 7.190** (párrafo 7.178 en el informe definitivo), China nos pide que reconsideremos nuestra decisión sobre lo que China describe como la "asignación de la carga de la prueba" en el contexto de la cuestión de si el demandado debe demostrar que un ACR específico requiere el trato preferencial pertinente y, en caso afirmativo, de qué manera. China pide al Grupo Especial "que imponga a Türkiye la carga inicial de establecer que los ACR pertinentes exigen la liberalización de las líneas arancelarias de los vehículos abarcadas por las medidas en litigio, y continúe su análisis para llegar a una conclusión sobre las cuestiones objeto de la diferencia".³⁸

6.22. Türkiye considera que deberíamos rechazar la petición de China. Türkiye entiende que estos párrafos explican que la carga de la prueba en el marco del artículo XXIV siempre incumbe a la parte demandada y que, una vez que el demandado ha efectuado su acreditación *prima facie*, el reclamante puede formular argumentos para refutar esa acreditación. En opinión de Türkiye, el análisis del Grupo Especial en el marco del artículo XXIV es "totalmente correcto".³⁹

6.23. En la sección 7.2.6.1.2 exponemos nuestras opiniones sobre el criterio jurídico necesario para que el demandado invoque la excepción del artículo XXIV con el fin de justificar una incompatibilidad con el artículo I.1. Estamos de acuerdo con las partes en que la carga de demostrar que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo XXIV incumbe al demandado. En particular, el demandado debe demostrar que un ACR exige el trato preferencial en cuestión. A nuestro juicio, es suficiente, a los efectos de efectuar una acreditación *prima facie*, que el demandado afirme que un ACR exige ese trato arancelario preferencial específico y que facilite el texto de ese ACR. Hemos ajustado el texto de los párrafos 7.189 y 7.190 para aclarar este punto. También hemos modificado el texto de los párrafos 7.196-7.198 (párrafos 7.184 y 7.185 en el informe definitivo), en los que se aplica el criterio jurídico a los hechos que tenemos ante nosotros.

6.2 IPLS

6.24. En relación con el **párrafo 7.313** (párrafo 7.301 en el informe definitivo), Türkiye nos pide que modifiquemos nuestro razonamiento con respecto a la relación entre la Notificación 2025/7 y la Directiva de Aplicación en el contexto de nuestro análisis de la prescripción relativa al representante autorizado. Türkiye aduce que, desde el punto de vista de la legislación turca, la Notificación 2025/7 prevalece sobre la Directiva de Aplicación, y que no hemos concedido una deferencia adecuada a la interpretación que Türkiye hace de su propia legislación.⁴⁰ Türkiye aduce también que sus explicaciones citadas en el párrafo 7.313 no respaldan nuestra constatación.⁴¹ Türkiye nos pide que, como mínimo, eliminemos las referencias a esas explicaciones.

6.25. China considera que la petición de Türkiye debe rechazarse. China aduce que Türkiye está presentando argumentos que ya ha planteado anteriormente, y está tratando de volver a argüir sobre una cuestión que ya se ha abordado plenamente en el informe del Grupo Especial. China considera que este no es un uso adecuado del proceso de reexamen intermedio.⁴²

6.26. Como señala China, en el párrafo 7.313 ya reconocemos el argumento de Türkiye (formulado en sus observaciones sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial) de que la Notificación 2025/7 prevalecería en caso de conflicto, así como la explicación dada por Türkiye sobre el sentido de su propia legislación nacional. Sin embargo, observamos también allí que no vemos ningún conflicto aparente entre las dos prescripciones contenidas en estos dos instrumentos jurídicos y que, sobre la base de su texto, cabe razonablemente esperar que un importador que solicite un certificado de permiso llegue a la conclusión de que es específicamente el importador el que debe ser nombrado como representante. Por estas razones, rechazamos la petición de Türkiye de que

suprimir este párrafo, consideramos que la petición de China es superflua. Dado que el texto adicional sugerido por China se refiere específicamente a su alegación al amparo del artículo I.1 relativa a los derechos adicionales y no al IPLS, tampoco vemos la necesidad de añadir este texto al párrafo 7.510 del informe definitivo.

³⁸ Petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafo 9.

³⁹ Observaciones de Türkiye sobre la petición de reexamen intermedio presentada por China, párrafos 6.1-6.4.

⁴⁰ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 4.1-4.2.

⁴¹ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 4.3-4.5.

⁴² Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 7-8.

modifiquemos el razonamiento que figura en el párrafo 7.313. Hemos ajustado el texto de este párrafo para aclarar nuestro análisis.

6.27. Con respecto al argumento de Türkiye de que sus explicaciones citadas en el párrafo 7.313 no respaldan nuestra constatación, observamos que nuestro entendimiento de que la Directiva de Aplicación desarrolla las prescripciones establecidas en la Notificación 2025/7 se basa en el artículo 1 de la Directiva. Encontramos confirmación de que se trata de la función prevista de la Directiva de Aplicación en varias explicaciones que figuran en las comunicaciones escritas de Türkiye, incluida la explicación general a que se hace referencia *supra*.⁴³ Sin embargo, estamos de acuerdo con Türkiye en que esas explicaciones se hicieron en contextos relativos a cuestiones distintas de la prescripción relativa al representante autorizado. Hemos ajustado el texto del párrafo 7.313.

6.28. En relación con el **párrafo 7.407** (párrafo 7.395 en el informe definitivo), Türkiye pide que añadamos una referencia a su argumento de que "si una medida logra la observancia de una ley, promoverá a la vez los objetivos subyacentes de esa ley", y viceversa".⁴⁴

6.29. China considera que la petición de Türkiye debe rechazarse. China aduce que Türkiye no ha identificado ninguna inexactitud en el párrafo, que forma parte del razonamiento del Grupo Especial y no está destinado a ser simplemente un resumen del argumento de Türkiye.⁴⁵

6.30. El párrafo 7.407 forma parte de la subsección que expone el criterio jurídico previsto en el artículo XX d) y aborda determinados argumentos de las partes que consideramos relacionados con este criterio jurídico. En esta subsección se examina lo que consideramos dos cuestiones distintas: i) el significado de "lograr la observancia de" (párrafos 7.396-7.405); y ii) la relación entre la medida impugnada y el objetivo de lograr la observancia (párrafos 7.406-7.407). A nuestro juicio, la adición pedida por Türkiye se refiere más a la primera que a la segunda cuestión. En consecuencia, hemos atendido parcialmente la petición de Türkiye añadiendo una referencia al argumento de Türkiye en una nueva nota al párrafo 7.396 (nota 516 al párrafo 7.384 en el informe definitivo). Además, hemos ajustado el párrafo 7.407 (párrafo 7.395 en el informe definitivo) para aclarar que refleja nuestra interpretación del argumento de Türkiye.

6.31. En relación con el **párrafo 7.433** (párrafo 7.421 en el informe definitivo), Türkiye nos pide que suprimamos la siguiente frase: "Türkiye no ha presentado ningún argumento o prueba para demostrar por qué una prescripción que puede afectar a la salida de un importador del mercado turco guarda alguna relación con la protección del consumidor". Türkiye considera que ha presentado múltiples argumentos en los que se explica por qué la facilidad de salida de un importador puede afectar desfavorablemente a su capacidad para prestar servicios posventa de una manera que contribuya a la protección del consumidor. Türkiye se refiere en particular a sus argumentos de que, debido a la facilidad de salida de los importadores, es "intrínsecamente menos probable que puedan observar" las prescripciones del IPLS, y que esas prescripciones están orientadas a garantizar la protección del consumidor.⁴⁶

6.32. China considera que deberíamos desestimar la petición de Türkiye, porque no toma en consideración el contexto en el que aparece la frase.⁴⁷

6.33. En la frase anterior a la que Türkiye nos pide que eliminemos, cuestionamos la pertinencia del hecho de que la prescripción relativa a las estaciones de servicio pueda afectar a la facilidad de salida del mercado turco para el objetivo de lograr la observancia del artículo 58(1) de la LCP. En la frase siguiente a la que Türkiye nos pide que eliminemos, reconocemos el riesgo de que la salida de un importador del mercado afecte al suministro de servicios de mantenimiento y reparación a los consumidores, y observamos que el artículo 58 de la LCP contiene disposiciones que están concebidas específicamente para abordar tales situaciones. Así pues, estamos de acuerdo con China

⁴³ Véanse también la primera comunicación escrita de Türkiye, nota 442, donde Türkiye explica que la Directiva de Aplicación específica y pone en práctica las prescripciones establecidas en la Notificación 2025/7; y la segunda comunicación escrita, párrafo 3.145, donde Türkiye explica que la Directiva de Aplicación "proporciona orientación con respecto al funcionamiento del IPLS".

⁴⁴ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafo 4.8.

⁴⁵ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafo 9.

⁴⁶ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 4.11-4.12.

⁴⁷ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafo 10.

en que la petición de Türkiye no toma en consideración el contexto en el que aparece la frase. No obstante, no consideramos que la supresión de esta frase afecte en modo alguno a la claridad del análisis contenido en el párrafo 7.433. Por consiguiente, hemos suprimido la frase, como ha pedido Türkiye, y hemos introducido algunos ajustes menores en el texto.

6.34. En relación con el **párrafo 7.472** (párrafo 7.460 en el informe definitivo), Türkiye nos pide que añadamos el siguiente texto en el que se explica por qué Türkiye no había presentado ningún argumento en cuanto a la manera en que la prescripción de nombrar al importador como representante a efectos del IPLS está destinada a lograr la observancia del Reglamento de Homologación (TAR): "porque cuestionaba la premisa fáctica de que existe una prescripción de nombrar al importador como representante autorizado".

6.35. China considera que es innecesario e inapropiado incluir este texto adicional, porque las razones por las que Türkiye decidió no presentar argumentos carecen de pertinencia para la observación formulada por el Grupo Especial en esa frase.⁴⁸

6.36. Estamos de acuerdo en que la razón por la que Türkiye no presentó estos argumentos es, en efecto, que cuestionaba la premisa fáctica de que la prescripción relativa al representante autorizado consiste en exigir que el importador sea nombrado como representante a efectos del IPLS. No nos parece inadecuado hacer referencia a esta razón en el párrafo 7.472. Por consiguiente, hemos añadido el texto pedido por Türkiye.

6.37. En relación con los **párrafos 7.474 y 7.487** (párrafos 7.462 y 7.475 en el informe definitivo), Türkiye pide la adición de un texto en el que se indique que Türkiye ha aducido que la prescripción relativa al representante autorizado y la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías logran la observancia de "la obligación general de proporcionar mantenimiento posventa establecida en el artículo 58(1) de la LCP".⁴⁹

6.38. China considera que debemos rechazar este texto adicional porque la referencia de Türkiye a una obligación "general" carece de pertinencia para la observación formulada en estas frases, que trata de que Türkiye no hizo referencia a una obligación "específica" de la LCP.⁵⁰

6.39. Observamos que, en su petición de reexamen intermedio, Türkiye no incluye una referencia a las comunicaciones en las que ha aducido que la prescripción relativa al representante autorizado o la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías logran la observancia *específicamente* del artículo 58(1) de la LCP. En su respuesta a la pregunta 71 del Grupo Especial, Türkiye aduce que esas dos prescripciones "contribuyen a una mejor protección de los consumidores, que es el objetivo de la Ley de Protección de los Consumidores".⁵¹ Por lo tanto, no consideramos totalmente correcto señalar que Türkiye ha aducido que estas prescripciones logran la observancia *específicamente* del artículo 58(1) de la LCP. Hemos ajustado los párrafos 7.474 y 7.487 para hacer referencia al argumento general de Türkiye.

7 CONSTATACIONES

7.1 Introducción

7.1. La presente diferencia se refiere a los vehículos eléctricos (EV), así como a los vehículos híbridos y los vehículos con motor de émbolo, que China denomina "otros vehículos". Según se ha indicado *supra*, hay dos medidas en litigio, a saber, derechos adicionales y un sistema de concesión de permisos de importación (IPLS). A continuación examinamos las alegaciones y defensas planteadas por las partes, empezando por los derechos adicionales, seguidos del IPLS.

⁴⁸ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafo 11.

⁴⁹ Petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafos 4.14 y 4.15.

⁵⁰ Observaciones de China sobre la petición de reexamen intermedio presentada por Türkiye, párrafo 12.

⁵¹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 2.4.

7.2 Derechos adicionales

7.2. China plantea alegaciones al amparo de los artículos I.1 y II.1 a) y b) del GATT de 1994. Türkiye invoca los artículos XX b) y g) del GATT de 1994 con respecto a todas las alegaciones. En lo que se refiere a la alegación formulada por China en el marco del artículo I.1 en relación con la versión modificada actual de los derechos adicionales, Türkiye también invoca el artículo XXIV del GATT de 1994 y el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación.

7.3. Como se ha indicado *supra*, existen dos versiones de los derechos adicionales: la original, vigente en el momento del establecimiento del grupo especial, y la actual, modificada, promulgada el 22 de septiembre de 2025.⁵² Esto plantea la cuestión de qué versión o versiones debemos examinar. Comenzamos abordando esta cuestión. A continuación exponemos el orden del análisis, para pasar después a las alegaciones y defensas que han presentado las partes.

7.2.1 Decisión sobre qué versión o versiones de los derechos adicionales examinar

7.4. China nos solicita que formulemos constataciones sobre ambas versiones.⁵³ Türkiye sostiene que debemos examinar únicamente la versión modificada actual y abstenernos de pronunciarnos sobre la versión ya expirada.⁵⁴

7.5. Los grupos especiales tienen un margen de discrecionalidad en el ejercicio de las facultades jurisdiccionales que les son inherentes en virtud del artículo 11 del ESD. Dentro de este margen de discrecionalidad, corresponde al grupo especial decidir cómo tiene en cuenta las modificaciones ulteriores de la medida en litigio o su expiración o derogación.⁵⁵

7.6. Las partes no discuten que ambas versiones están comprendidas en el ámbito de nuestro mandato, y compartimos su evaluación.⁵⁶ Concretamente, en lo que concierne a la versión modificada actual, observamos, como hacen las partes, que en la solicitud de grupo especial de China se menciona expresamente que las modificaciones de los derechos adicionales están incluidas en su ámbito.⁵⁷ En la solicitud también se enumera directamente el instrumento jurídico (Decisión Presidencial Nº 3351) por el que se promulgaron los derechos adicionales y que fue modificado por el nuevo instrumento jurídico actualmente en vigor (Decisión Presidencial Nº 10436). Además, aunque la modificación introducida mediante la Decisión Presidencial Nº 10436 cambió el nivel y, en algunos aspectos, el origen de los vehículos afectados por los derechos adicionales, coincidimos con las partes en que no cambió la esencia de la propia medida, otro requisito jurisdiccional establecido en asuntos anteriores con el que estamos de acuerdo.⁵⁸ Por último, no se plantean preocupaciones relativas al debido proceso, ya que esta modificación tuvo lugar en una etapa temprana del procedimiento, dejando oportunidades suficientes para un intercambio de argumentos al respecto entre las partes.

7.7. Como ambas versiones están comprendidas en nuestro mandato, pasamos por tanto a la cuestión de qué examinar. Empezando por la versión modificada actual, las dos partes solicitan que

⁵² Véase la sección 2.1 *supra*.

⁵³ Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafos 1 y 5; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 16 y 21.

⁵⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1.3; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.10.

⁵⁵ Informe del Órgano de Apelación, *UE - PET (Pakistán)*, párrafo 5.19. Véase también el informe del Órgano de Apelación, *UE - Alcoholes grasos (Indonesia)*, párrafo 5.180 (donde se hace referencia a los informes del Órgano de Apelación, *CE - Banano III (artículo 21.5 - Ecuador II) / CE - Banano III (artículo 21.5 - Estados Unidos)*, párrafo 270).

⁵⁶ Esta cuestión no solo no se discute entre las partes, sino que ni siquiera se examinó con respecto a la versión original. Véanse la segunda comunicación escrita de China, párrafos 16 y 21; y la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.4 y 2.11.

⁵⁷ En la solicitud de grupo especial de China, página 3, se indica lo siguiente:

La presente solicitud también abarca cualesquiera anexos o listas incorporados a las medidas, modificaciones, complementos, sustituciones, renovaciones, prórrogas, medidas sustitutivas o de aplicación, o cualesquiera otras medidas conexas.

⁵⁸ Informes del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafos 136-139, y *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 184; e informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Medidas arancelarias (China)*, párrafo 7.35; *Rusia - Porcinos (UE)*, párrafo 7.130; *Colombia - Textiles*, párrafo 7.35; *CE - Productos de tecnología de la información*, párrafo 7.139; *India - Derechos de importación adicionales*, párrafo 7.56; y *Estados Unidos - Energía renovable*, párrafo 7.10.

nos pronunciemos sobre ella. Este hecho, por sí mismo, puede ya servir de indicación de que pronunciarse sobre esta versión es apropiado para hallar una solución positiva a la diferencia. Además, dado que la nueva versión se adoptó en una etapa temprana del procedimiento y dado el carácter limitado de los cambios que introduce en la medida, parecería no solo factible en términos de tiempo, sino también eficiente a efectos de resolver la diferencia, pronunciarse sobre esta versión. Por consiguiente, decidimos pronunciarnos sobre la versión modificada actual de los derechos adicionales.

7.8. Esto deja la cuestión de si debemos examinar también la versión original de los derechos adicionales. China lo solicita basándose en dos motivos: en primer lugar, China aduce que sigue habiendo desacuerdo entre las partes acerca de si esta versión de los derechos adicionales era incompatible con las obligaciones contraídas por Türkiye en el marco de la OMC. China considera que el Grupo Especial dispone de una base suficiente para pronunciarse sobre esta cuestión, habida cuenta del extenso intercambio de argumentos entre las partes. En segundo lugar, China aduce que existe el riesgo de que se introduzcan nuevas modificaciones en el futuro. China infiere esto de lo que alega que son cambios frecuentes introducidos por Türkiye en los derechos adicionales.⁵⁹ Türkiye considera el primer motivo insuficiente, y el segundo motivo infundado.⁶⁰

7.9. Tras haber examinado los argumentos de las partes, no vemos ninguna necesidad de pronunciarnos además sobre la versión original. Como se ha señalado *supra*, la esencia de la medida sigue siendo la misma en ambas versiones de los derechos adicionales. Al pronunciarnos sobre la versión modificada actual, abordamos el desacuerdo de las partes acerca de si esa esencia es compatible con las obligaciones contraídas por Türkiye en el marco de la OMC y, por lo tanto, resolvemos el asunto objeto de la diferencia. Además, las constataciones y recomendaciones formuladas sobre la versión modificada actual también abordarían el riesgo de nuevas modificaciones (suponiendo que exista tal riesgo), en el sentido de que las reflejaría como cuestión de cumplimiento. Por consiguiente, no es necesario formular constataciones separadas sobre la versión original.

7.10. Al adoptar este enfoque, no vemos contradicción alguna con los asuntos a los que ha hecho referencia China en apoyo de su posición. En ninguno de estos asuntos se pronunciaron los grupos especiales sobre dos versiones de la misma medida como se solicita en este caso.⁶¹ Esas solicitudes se han formulado en otros asuntos, pero los grupos especiales solo las han aceptado en circunstancias muy específicas que no concurren en este caso.⁶² Fuera de esas circunstancias, los grupos especiales han considerado que pronunciarse sobre la medida modificada bastaba para resolver el asunto objeto de la diferencia.⁶³ Como se ha señalado *supra*, opinamos lo mismo.

⁵⁹ Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafos 5-6; segunda comunicación escrita de China, párrafos 22-23; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafos 10-11.

⁶⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.12 y 2.16; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafos 2.1-2.2.

⁶¹ En el asunto *India - Aranceles sobre productos de TIC*, el grupo especial decidió pronunciarse sobre una medida expirada. No obstante, esta fue la única medida sobre la que el grupo especial se pronunció, ya que las dos partes estaban de acuerdo en que la nueva medida modificada era compatible con las normas de la OMC (informes de los Grupos Especiales, *India - Aranceles sobre productos de TIC*, párrafos 7.444-7.445). Análogamente, en la diferencia *UE - PET (Pakistán)* el grupo especial decidió pronunciarse sobre una medida expirada que no se había modificado ni sustituido (informe del Grupo Especial, *UE - PET (Pakistán)*, párrafo 7.13). Esta decisión fue confirmada en apelación (informe del Órgano de Apelación, *UE - PET (Pakistán)*, párrafos 5.51-5.52). En el asunto *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas) (artículo 21.5 - Filipinas II)*, el grupo especial se abstuvo de pronunciarse sobre medidas separadas a las que se había puesto fin. El grupo especial sostuvo, entre otras cosas, que no había ninguna razón para considerar que las medidas se reintroducirían y que la formulación de constataciones adicionales no ofrecería orientación más allá de las constataciones ya formuladas (sobre otra medida) (informe del Grupo Especial, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas) (artículo 21.5 - Filipinas II)*, párrafo 7.505).

⁶² En el asunto *Indonesia - Pollo (artículo 21.5 - Brasil)*, el grupo especial se pronunció sobre la versión original de la medida de aplicación (además de la modificada) por razones sistémicas relacionadas con el hecho de que esa medida se había adoptado después de expirado el plazo prudencial para la aplicación (informe del Grupo Especial, *Indonesia - Pollo (artículo 21.5 - Brasil)*, párrafo 7.9). En la diferencia *Estados Unidos - Energía renovable*, el grupo especial, en uno de tres casos, decidió pronunciarse sobre la versión original de la medida además de la modificada basándose en que la medida original seguía menoscabando ventajas (informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Energía renovable*, párrafos 7.37-7.41). Véase también la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.19.

⁶³ Informes de los Grupos Especiales, *Rusia - Trato arancelario*, párrafos 7.168-7.169, y *Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Colombia) / Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Panamá)*, párrafos 7.111-7.114.

7.11. En conclusión, nuestro examen de los derechos adicionales en este asunto se basará únicamente en la versión modificada actual, que se promulgó el 22 de septiembre de 2025.

7.2.2 Orden del análisis

7.12. China impugna los derechos adicionales al amparo de los artículos I.1 y II.1 a) y b) del GATT de 1994 y es en este orden en el que ha presentado las alegaciones en sus comunicaciones. China también distingue entre los derechos adicionales sobre los EV, por un lado, y aquellos sobre los vehículos con motor de émbolo y los vehículos híbridos, por otro, y los presenta como dos medidas distintas.

7.13. Señalamos que, por lo general, los grupos especiales tienen libertad para estructurar el orden de su análisis como estimen conveniente, siempre que su análisis sea compatible con la estructura y lógica de las disposiciones en litigio en cada diferencia.⁶⁴ Sobre esta base, hemos decidido centrar primero nuestro análisis en las alegaciones de China al amparo del artículo II del GATT de 1994, que, a nuestro juicio, son las alegaciones más directamente pertinentes para la medida. Además, no vemos nada negativo en abordar en el mismo análisis los derechos adicionales sobre los EV y sobre otros vehículos (que se establecen en el mismo instrumento), respetando plenamente al mismo tiempo cualesquiera diferencias entre ellos.

7.14. Por último, observamos que Türkiye plantea una defensa al amparo del artículo XX del GATT de 1994 con respecto a ambas alegaciones (artículo I y artículo II), pero también plantea defensas específicas al amparo del artículo XXIV del GATT de 1994 y de la Cláusula de Habilitación únicamente con respecto a la alegación relativa al artículo I. Habida cuenta de ello, examinaremos las defensas pertinentes *por* alegación.

7.2.3 Alegaciones formuladas por China al amparo del artículo II del GATT de 1994

7.15. China alega que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos que exceden de los derechos consolidados en la Lista de Türkiye y, por lo tanto, infringen el artículo II.1 b), primera frase.⁶⁵ Subsidiariamente, China alega que los derechos adicionales constituyen otros derechos o cargas que exceden de los registrados en la Lista de concesiones de Türkiye en el marco del artículo II.1 b), segunda frase. China alega asimismo una infracción consiguiente del artículo II.1 a).⁶⁶

7.16. Türkiye sostiene que China no identificó adecuadamente las partidas arancelarias pertinentes correspondientes a los vehículos con motor de émbolo y, por lo tanto, no ha efectuado una acreditación *prima facie*.⁶⁷ Türkiye, además, sostiene que no tiene consolidaciones arancelarias con respecto a los EV o los vehículos híbridos.⁶⁸

7.2.3.1 Criterio jurídico

7.17. Los artículos II.1 a) y b) del GATT de 1994 disponen lo siguiente:

a) Cada Miembro concederá al comercio de los demás Miembros 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 uno de los Miembros, que son productos de los territorios 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

⁶⁴ Informes del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafos 126-127, y *Canadá - Automóviles*, párrafo 151.

⁶⁵ En apoyo de la descripción fáctica que hace de los derechos adicionales, China presenta un cuadro que muestra las líneas arancelarias de la partida 8703 del arancel de aduanas aplicado de Türkiye, incluidos los cambios introducidos desde 2002 (primera comunicación escrita de China, párrafo 17, prueba documental CHN-3).

⁶⁶ Primera comunicación escrita de China, párrafo 119.

⁶⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.22.

⁶⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.14, 2.26.

propiaamente 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 legislación vigente en el territorio importador en esa fecha, hayan de ser aplicados ulteriormente.

7.18. Así pues, el artículo II.1 b) prohíbe la aplicación tanto de derechos de aduana propiamente dichos como de los demás derechos o cargas que excedan de lo fijado en la lista de un Miembro. En el caso de los derechos de aduana propiamente dichos, lo que se fija en la lista del Miembro son las consolidaciones arancelarias correspondientes a los derechos de aduana propiamente dichos. En el caso de los demás derechos o cargas, lo que se fija en la lista del Miembro es un registro de esos derechos o cargas.⁶⁹ El artículo II.1 a), a su vez, prohíbe conceder un trato menos favorable que el previsto en la lista. Como han indicado anteriores órganos resolutorios de la OMC, un trato incompatible con el artículo II.1 b) significa necesariamente que existe un "trato menos favorable" en el sentido del artículo II.1 a), de modo que una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 a) en estas circunstancias es, por tanto, de naturaleza consiguiente.⁷⁰

7.19. A continuación explicamos los diferentes elementos del criterio en caso necesario. Comenzamos nuestro análisis en el marco del artículo II.1 b). En primer lugar, evaluamos si los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido del artículo II.1 b), primera frase, o demás derechos o cargas en el sentido del artículo II.1 b), segunda frase. A continuación, identificamos los compromisos consignados en la Lista de Türkiye antes de evaluar si los derechos adicionales exceden de estos compromisos.

7.2.3.2 La cuestión de si los derechos adicionales son "derechos de aduana propiamente dichos" o "demás derechos o cargas"

7.20. Ambas partes opinan que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos. China sostiene que son cargas financieras que se aplican a la importación de EV y de otros vehículos y se remite a las decisiones pertinentes en las que se describen los derechos adicionales como "derechos de aduana".⁷¹ Türkiye señala que son derechos de aduana propiamente dichos a los efectos de la legislación turca y que se han adoptado mediante el mismo instrumento y procedimiento jurídicos que los derechos NMF de Türkiye.⁷²

7.21. El artículo II.1 b), aunque establece una clara distinción entre los dos conceptos, no define los "derechos de aduana propiamente dichos" ni "los demás derechos o cargas". En asuntos anteriores, los grupos especiales y el Órgano de Apelación han indicado que "los demás derechos o cargas" son una categoría residual que abarca todos los derechos o cargas a la importación, o con motivo de esta, que no constituyen derechos de aduana propiamente dichos y que no están expresamente previstos en el artículo II.2.⁷³ Además, el grupo especial que se ocupó del asunto *República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, al interpretar la expresión "derechos de aduana propiamente dichos" en los tres idiomas auténticos de la OMC, concluyó que debía interpretarse en

⁶⁹ Véase también el Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II del GATT de 1994, que dispone en la parte pertinente lo siguiente:

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".

⁷⁰ Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Textiles y prendas de vestir*, párrafo 47; e informes de los Grupos Especiales, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.65, y *CE - Productos de tecnología de la información*, párrafo 7.747.

⁷¹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 123-126 y 277-280.

⁷² Respuesta de Türkiye a la pregunta 19 del Grupo Especial, párrafos 1.50-1.51; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.8.

⁷³ Informes de los Grupos Especiales, *República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, párrafo 7.79, y *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 7.113; e informe del Órgano de Apelación, *India - Derechos de importación adicionales*, párrafo 151. Observamos que los dos tipos de derechos (propiamente dichos u otros) se devengan en el momento de la importación, lo cual no puede por tanto utilizarse para distinguirlos; pero véase la primera comunicación escrita de China, párrafos 125-126 (donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.127).

sentido estricto y que no abarcaba eventuales derechos extraordinarios o excepcionales cobrados en aduana.⁷⁴

7.22. Teniendo presente esta orientación, pasamos a examinar los argumentos de las partes. Empezando por la referencia que hacen las partes a cómo se han calificado o adoptado estos derechos en la legislación turca, recordamos que la caracterización jurídica correcta de una medida con arreglo a los acuerdos abarcados es una cuestión que tiene que ver con su contenido y esencia, no con la caracterización jurídica o la forma en que se haya descrito en la legislación interna.⁷⁵ En cuanto al carácter de derecho propiamente dicho o "extraordinario/excepcional" de un derecho, en respuesta a una pregunta sobre esta cuestión, Türkiye opina que no hay nada de extraordinario o excepcional en la "mera adicionalidad" de los derechos adicionales a los derechos NMF en este asunto y establece una analogía con la naturaleza de los aranceles compuestos.⁷⁶ A nuestro juicio, sin embargo, esa analogía parece fuera de lugar, ya que un arancel compuesto no es un derecho adicional en el mismo sentido que las medidas en litigio en la presente diferencia, sino que es el propio derecho NMF con dos componentes (uno *ad valorem* y otro específico) que se tienen que calcular y añadir.

7.23. Así pues, tenemos algunas dudas acerca de la calificación por las partes de los derechos adicionales como derechos de aduana propiamente dichos.⁷⁷ No obstante, habida cuenta de que las partes están de acuerdo en esta cuestión, no vemos la necesidad de abrir este debate a menos que haya una diferencia en el resultado en función de si se consideran unos u otros. Observamos a este respecto que, de calificarse los derechos adicionales como otros derechos o cargas, es incuestionable que no hay ningún registro pertinente en la Lista de Türkiye y, por lo tanto, los derechos infringirían el artículo II.1 b).⁷⁸ Habida cuenta de ello, el análisis que hacemos a continuación se centra en si habría también infracción si los derechos se calificaran como derechos de aduana propiamente dichos, según sugieren las partes. Si existe tal infracción, estimamos que no hay problema, a los efectos de adoptar una resolución sobre el presente asunto, en aceptar la afirmación de las partes de que los derechos adicionales constituyen derechos de aduana propiamente dichos, por cuanto el resultado sería el mismo. Procediendo sobre esta base, por consiguiente, pasamos seguidamente a examinar la cuestión de si hay consolidaciones arancelarias en la Lista de Türkiye.

7.2.3.3 La cuestión de si Türkiye tiene consolidaciones arancelarias para las líneas arancelarias abarcadas por los derechos adicionales

7.24. China sostiene que Türkiye ha consolidado los aranceles sobre los EV y sobre otros vehículos en su Lista.⁷⁹ Türkiye sostiene que China no identificó adecuadamente las partidas arancelarias pertinentes correspondientes a los vehículos con motor de émbolo y, por lo tanto, no ha efectuado una acreditación *prima facie*.⁸⁰ Türkiye, además, considera que su Lista no contiene consolidaciones arancelarias respecto de los EV o los vehículos híbridos.⁸¹

7.25. Abordamos primero la cuestión de la acreditación *prima facie* en relación con los vehículos con motor de émbolo para pasar después a la cuestión de las consolidaciones arancelarias pertinentes respecto de los EV y los vehículos híbridos en la Lista de Türkiye.

⁷⁴ Informe del Grupo Especial, *República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, párrafo 7.85.

⁷⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Indonesia - Productos de hierro o acero*, párrafo 5.32 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes Aeronaves Civiles (2ª reclamación)*, párrafo 593). Véanse también los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (2ª reclamación)*, párrafo 586; *Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)*, párrafo 259; *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 56; *Estados Unidos - Examen por extinción relativo al acero resistente a la corrosión*, nota 87; y *Canadá - Energía renovable / Canadá - Programa de tarifas reguladas*, párrafo 5.127.

⁷⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 19 del Grupo Especial, párrafo 1.49.

⁷⁷ Entre los terceros, el Canadá coincide con las partes en que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos (respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 6 del Grupo Especial, párrafo 14).

⁷⁸ Las partes se refieren a determinados registros en la Lista de Türkiye que no consideran aplicables (primera comunicación escrita de China, párrafo 140; y respuesta de Türkiye a la pregunta 19 del Grupo Especial, párrafo 1.44).

⁷⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 127-130 y 281-292.

⁸⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.22.

⁸¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.14 y 2.26.

7.2.3.3.1 La cuestión de si China ha efectuado una acreditación *prima facie* en relación con las consolidaciones arancelarias respecto de los vehículos con motor de émbolo

7.26. Como se ha señalado en la sección 2.1 *supra*, los derechos adicionales se aplican a un total de 33 líneas arancelarias al nivel de 12 dígitos (GTIP), de las que 3 se refieren a los EV, 6 a los vehículos híbridos y 24 a los vehículos con motor de émbolo. En su primera comunicación escrita, China identifica las 30 líneas arancelarias correspondientes a los vehículos híbridos y a los vehículos con motor de émbolo al formular su argumentación al amparo del artículo II.1 b) sobre lo que denomina colectivamente "otros vehículos".⁸² China hace después referencia a las 6 líneas arancelarias específicas correspondientes a los vehículos híbridos para "ilustrar" su afirmación de que Türkiye ha consolidado sus aranceles respecto de otros vehículos. En el caso de estas 6 líneas arancelarias, China presenta un cuadro en el que se muestran las subpartidas correlacionadas al nivel de 12 dígitos que, según afirma, proceden de la Lista de concesiones de Türkiye anexa al Acuerdo sobre la OMC.⁸³ Aparte de este cuadro, China, en sus comunicaciones, enumera las subpartidas pertinentes de la Lista de Türkiye y su correlación específica con una de estas líneas arancelarias, a saber, la línea arancelaria correspondiente a los híbridos enchufables.⁸⁴ China se remite a este cuadro y a sus argumentos para aducir que ha presentado amplios argumentos y pruebas que demuestran *prima facie* que Türkiye ha consolidado sus aranceles respecto de otros vehículos.⁸⁵

7.27. Türkiye sostiene que China no efectuó una acreditación *prima facie* con respecto a las 24 líneas arancelarias correspondientes a los vehículos con motor de émbolo. Según Türkiye, China no ha identificado claramente las subpartidas arancelarias consolidadas correspondientes a esos vehículos.⁸⁶

7.28. La acreditación *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 de la parte reclamante que efectúe la acreditación *prima facie*.⁸⁷

7.29. Por consiguiente, el reclamante debe presentar argumentos y pruebas sobre todos los elementos que componen una alegación determinada.⁸⁸ En el caso de una alegación al amparo del artículo II.1 b), primera frase, estos elementos consisten en que existe un derecho de aduana propiamente dicho que se aplica en exceso de los tipos consolidados en la lista.⁸⁹ La identificación de los tipos consolidados es, pues, un elemento necesario de la acreditación *prima facie* del reclamante. Sin él, un grupo especial no estaría en condiciones de establecer si un determinado derecho se ha aplicado "en exceso".

7.30. Como se ha señalado *supra*, China presenta un cuadro en el que se muestran los aranceles consolidados únicamente para las 6 líneas arancelarias correspondientes a los vehículos híbridos, pero no para las 24 líneas arancelarias correspondientes a los vehículos con motor de émbolo. En respuesta a una pregunta, China confirmó que este cuadro abarca todas las líneas arancelarias consolidadas que, según alega, se han excedido respecto de otros vehículos.⁹⁰ Sobre la base de lo anterior, consideramos que el alcance de la acreditación *prima facie* de China se limita a estas 6 líneas arancelarias y a los tipos consolidados identificados en el cuadro. Así pues, China no ha efectuado una acreditación *prima facie* con respecto a las líneas arancelarias correspondientes a los vehículos con motor de émbolo. Observamos, en este contexto, que en el caso de estas líneas arancelarias no hay consolidaciones arancelarias en la Lista de Türkiye.

7.31. En conclusión, por lo tanto, constatamos que China no ha efectuado una acreditación *prima facie* con respecto a las líneas arancelarias correspondientes a los vehículos con motor de

⁸² Primera comunicación escrita de China, párrafos 274-275.

⁸³ Table bound rates (Excel) (prueba documental CHN-35).

⁸⁴ Primera comunicación escrita de China, párrafo 289; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 120.

⁸⁵ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 117.

⁸⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.57; primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.20-2.23; y declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.8.

⁸⁷ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 104.

⁸⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 140.

⁸⁹ Véase también el párrafo 7.18 *supra*.

⁹⁰ Respuesta de China a la pregunta 17 del Grupo Especial, párrafo 21.

émbolo. Por consiguiente, al continuar nuestro análisis, nos centramos en la cuestión de las consolidaciones arancelarias pertinentes para los EV y los vehículos híbridos.

7.2.3.3.2 Existencia de consolidaciones arancelarias con respecto a los EV y los vehículos híbridos

7.32. Observamos que la versión actual de la Lista de Türkiye se basa en la edición de 2002 de la nomenclatura del SA. Las seis subpartidas específicas en las que Türkiye aplica derechos adicionales a los EV y a los vehículos híbridos en su arancel de aduanas aplicado no figuran en ella, ya que no se introdujeron hasta la actualización de 2017 del SA (y no se han actualizado desde entonces).

7.33. China sostiene que Türkiye tiene en su Lista una consolidación arancelaria respecto de los EV comprendidos en la subpartida 8703.90 del SA 2002.⁹¹ En cuanto a los vehículos híbridos, China sostiene que Türkiye tiene en su Lista consolidaciones arancelarias respecto de los comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.24, las subpartidas 8703.31 a 8703.33 y la subpartida 8703.90 del SA 2002.⁹² Con respecto a todas las subpartidas pertinentes, China se remite a las tablas de correlación de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para la actualización de 2017 del SA, así como a las tablas de conversión y correlación de la División de Estadística de las Naciones Unidas, en las que se identifican estas subpartidas como aquellas en las que estaban clasificados en el SA los EV y los vehículos híbridos antes de 2017.⁹³

7.34. Türkiye impugna la interpretación que hace China de su Lista. Sus principales argumentos son que no se puede considerar que un Miembro haya contraído un compromiso al final de la Ronda Uruguay, con respecto a vehículos que incorporen una tecnología que apenas existía en ese momento y que no tenía ninguna importancia comercial.⁹⁴ Türkiye sostiene además que hay en curso en la OMC un proceso de transposición de la Lista de Türkiye que es el contexto adecuado para examinar y resolver las cuestiones relativas a las consolidaciones arancelarias. Por consiguiente, como cuestión de equilibrio institucional, Türkiye considera que el Grupo Especial debe abstenerse de ejercer su jurisdicción y no debe pronunciarse sobre la alegación.⁹⁵

7.35. Nuestra tarea consiste en determinar si Türkiye tiene consolidaciones arancelarias respecto de los EV y los vehículos híbridos en su Lista. El artículo II.7 del GATT de 1994 dispone que las listas de los Miembros forman parte integrante del GATT de 1994. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 3.2 del ESD, deben interpretarse con arreglo a las normas usuales de interpretación establecidas en los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (Convención de Viena).⁹⁶ Está firmemente establecido que el SA, en el que se basan las listas de los Miembros, constituye un contexto pertinente a los efectos de la interpretación de los compromisos arancelarios consignados en ellas.⁹⁷ Como demuestran asuntos anteriores, ello incluye también los documentos e instrumentos del SA pertinentes para la aplicación e interpretación del SA.⁹⁸ No entendemos que las partes estén en desacuerdo con esto como cuestión de principio.

7.2.3.3.2.1 Consolidaciones arancelarias con respecto a los EV

7.36. Examinamos en primer lugar los EV. China identifica en la Lista de Türkiye la subpartida 8703.90, que abarca la categoría "los demás" comprendida en la partida 8703 "automóviles de turismo y vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas [...]" y se mantuvo sin cambios en otras modificaciones del SA hasta el SA 2017. Más concretamente, China señala la primera de dos líneas arancelarias de 10 dígitos, la línea arancelaria

⁹¹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 127.

⁹² Primera comunicación escrita de China, párrafos 282 y 292, donde se hace referencia a la prueba documental CHN-35.

⁹³ Primera comunicación escrita de China, párrafos 130, 286 y 291.

⁹⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.15.

⁹⁵ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.16.

⁹⁶ Informes del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84, y *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafos 166-167.

⁹⁷ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 199.

⁹⁸ Informes del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 224 y 233, y nota 431; y *CE - Equipo informático*, párrafo 89; e informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.139.

8703.90.10.00, que abarca la categoría "Los demás; vehículos con motor eléctrico".⁹⁹ En la Lista se establece una consolidación arancelaria del 20% para esta línea arancelaria.

7.37. Por sus propios términos, la expresión "con motor eléctrico" abarca los EV, ya que la esencia misma de un EV es contar con un motor eléctrico como único medio de propulsión. De hecho, observamos que también se utilizan términos muy similares en la nueva subpartida 8703.80, introducida mediante la actualización de 2017 del SA, para describir los EV, a saber, "los demás vehículos, propulsados únicamente con motor eléctrico".

7.38. Esta interpretación se ve confirmada además por las tablas de correlación de la OMA y las tablas de conversión de las Naciones Unidas a que hace referencia China. La finalidad de estas tablas es identificar las subpartidas pertinentes (al nivel de 6 dígitos) en las que estaban clasificados los productos en el SA antes de crearse una nueva subpartida.¹⁰⁰ En el caso de la nueva subpartida 8703.80, introducida por el SA 2017, en ambas tablas se identifica la subpartida 8703.90 como la única pertinente de la que procede. En el cuadro que figura a continuación se muestra el extracto pertinente de las tablas de correlación de la OMA.¹⁰¹

Cuadro 1: Extracto de las tablas de correlación de la OMA

Versión de 2017	Versión de 2012	Observaciones
[...] 8703.80	[...] ex8703.90	Se han modificado la estructura y la numeración de la partida 87.03 a fin de designar por separado los vehículos eléctricos híbridos, los vehículos híbridos enchufables y los vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico, respectivamente.

7.39. Observamos en este contexto que la práctica de clasificación de la propia Türkiye en su arancel de aduanas aplicado antes de la modificación de 2017 del SA consistía en clasificar los EV en la subpartida 8703.90, y que varios terceros han confirmado que esa también era su práctica.¹⁰²

7.40. Por consiguiente, sobre la base de esta interpretación, concluimos de manera preliminar que la Lista de Türkiye tiene una consolidación arancelaria del 20% para los EV.

7.2.3.3.2.2 Consolidaciones arancelarias con respecto a los vehículos híbridos

7.41. Consideramos a continuación las subpartidas a las que China hace referencia como pertinentes para los vehículos híbridos. Estas subpartidas del SA 2002 que figuran en la Lista de Türkiye se refieren a: i) vehículos con motor de gasolina (8703.2 - "los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa"), subdivididos en distintas categorías en función de la cilindrada; ii) vehículos con motores Diesel o semi-Diesel (8703.3 - "los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión"), subdivididos en distintas categorías en función de la cilindrada; y iii) "los demás" vehículos (8703.90), que es la misma que la subpartida examinada *supra* en relación con los EV. Dentro de estas subpartidas, en la prueba documental CHN-35 China identifica un total de 34 líneas arancelarias de 12 dígitos específicas (GTIP), que son desgloses de 18 líneas arancelarias de 10 dígitos de la Lista de Türkiye, de las cuales 17 están consolidadas al 19% y una al 20%.¹⁰³

⁹⁹ La otra subpartida de 10 dígitos es la 8703.90.90.00, que abarca la subcategoría "Los demás".

¹⁰⁰ En las tablas de correlación se establece el vínculo en ambas "direcciones" de la relación: i) "hacia adelante", al mostrar cómo los productos anteriormente clasificados en una determinada subpartida se tratan ahora en una versión posterior del SA; y ii) "hacia atrás", al mostrar cómo se han clasificado en el pasado los productos actualmente clasificados en una nueva línea arancelaria.

¹⁰¹ World Customs Organization, Table I - Correlating the 2017 version to the 2012 version of the Harmonized System (October 2016) (prueba documental CHN-21). En las tablas de correlación de la OMA, "ex" significa "cobertura parcial", es decir, solo se correlaciona parte del alcance de esa subpartida del SA.

¹⁰² Respuesta de Türkiye a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 1.35; respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 2; respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; y respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1.

¹⁰³ Table bound rates (Excel) (prueba documental CHN-35).

7.42. Observamos que las subpartidas de la Lista de Türkiye mencionadas no hacen referencia a los vehículos híbridos, ya que en la Lista se utilizó la versión de 2002 de la Nomenclatura del SA, mucho antes de que el concepto de vehículos híbridos se introdujera con la actualización de 2017 del SA. Para Türkiye, esto significa que ninguna de las subpartidas de su Lista abarca los vehículos híbridos.¹⁰⁴ Al mismo tiempo, sin embargo, Türkiye, "en principio", está de acuerdo con el grupo especial en el asunto *India - Aranceles sobre productos de TIC*¹⁰⁵ en que:

[D]e conformidad con las normas de interpretación del SA, cualquier producto debe estar, en todo momento, comprendido en la cobertura de productos de una partida arancelaria [...] del SA [y en que] [e]sto incluye necesariamente los nuevos productos que surgen, por ejemplo, como consecuencia de innovaciones tecnológicas, con posterioridad a que se haya concluido una determinada Nomenclatura del SA.¹⁰⁶

7.43. Sobre la base de lo anterior, y dado que la Lista de Türkiye se basa en el SA, los vehículos híbridos, "en principio", deben clasificarse en alguna parte de la Lista de Türkiye aunque su Lista no contenga una referencia específica a ellos. Los vehículos híbridos tienen un motor eléctrico y un motor de émbolo, y los distintos tipos de vehículos híbridos los combinan de manera diferente. Habida cuenta de ello, pueden clasificarse en principio tanto en las subpartidas i) y ii) *supra*, que son las subpartidas de los vehículos con motor de émbolo, como en la subpartida iii), que abarca los vehículos con motor eléctrico. La subpartida exacta en la que estarían comprendidos dependería de si tienen un motor de gasolina o un motor diésel y del motor predominante para la propulsión.¹⁰⁷

7.44. Las tablas de correlación de la OMA, así como las tablas de conversión de las Naciones Unidas, confirman esta opinión. En ellas se identifican las nuevas subpartidas de los vehículos híbridos en el SA 2017 (a saber, 8703.40, 8703.50, 8703.60 y 8703.70) y se identifican las subpartidas del SA 2002 *supra* como las subpartidas pertinentes en las que los vehículos híbridos se clasificaban en el SA antes de la actualización de 2017 del SA. El cuadro que figura a continuación recoge el extracto pertinente de las tablas de correlación de la OMA entre el SA 2017 y el SA 2012, que es idéntico al SA 2002 en lo que respecta a los códigos pertinentes.

¹⁰⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.25; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.36; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 2.11.

¹⁰⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 1.37.

¹⁰⁶ Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC*, párrafo 7.64.

¹⁰⁷ Obsérvese también que la Regla 3 de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado dispone que:

Cuando una mercancía pudiera clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la Regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se efectuará como sigue:

a) La partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refieran, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyan un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a una parte de los artículos, en el caso de mercancías presentadas en surtidos acondicionados para la venta al por menor, tales partidas deben considerarse igualmente específicas para dicho producto o artículo, incluso si una de ellas lo describe de manera más precisa o completa.

b) Los productos mezclados, las manufacturas compuestas de materias diferentes o constituidas por la unión de artículos diferentes y las mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, cuya clasificación no pueda efectuarse aplicando la Regla 3 a), se clasificarán según la materia o con el artículo que les confiera el carácter esencial, si fuera posible determinarlo.

c) Cuando las Reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse razonablemente en cuenta.

Cuadro 2: Extracto de las tablas de correlación de la OMA

Versión de 2017	Versión de 2012	Observaciones
8703.40	ex8703.21 ex8703.22 ex8703.23 ex8703.24 ex8703.90	Se han modificado la estructura y la numeración de la partida 87.03 a fin de designar por separado los vehículos eléctricos híbridos, los vehículos híbridos enchufables y los vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico, respectivamente.
8703.50	ex8703.31 ex8703.32 ex8703.33 ex8703.90	
8703.60	ex8703.21 ex8703.22 ex8703.23 ex8703.24 ex8703.90	
8703.70	ex8703.31 ex8703.32 ex8703.33 ex8703.90	

7.45. También observamos en este contexto que la práctica de clasificación de la propia Türkiye en su arancel de aduanas aplicado antes del SA 2017 consistía en clasificar los vehículos híbridos en estas subpartidas en función del tipo de motor predominante.¹⁰⁸ Además, varios terceros confirmaron que su práctica también consistía en clasificar los vehículos híbridos en esas subpartidas.¹⁰⁹

7.46. Türkiye cuestiona en general el peso interpretativo de las tablas de correlación de la OMA señalando que no son jurídicamente vinculantes y que "pueden reflejar múltiples interpretaciones en las que no se llegó a un consenso entre los Miembros".¹¹⁰ Sin embargo, observamos que las tablas de correlación no hacen sino confirmar nuestro resultado interpretativo y que ese resultado no cambiaría aunque se hiciera caso omiso de ellas.¹¹¹ Además, observamos que en las tablas de correlación no se señala ninguna falta de consenso en este caso concreto, por lo que la cuestión de la forma en que esa falta de consenso afectaría a la interpretación puede dejarse abierta.¹¹²

¹⁰⁸ Respuesta de Türkiye a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 1.35.

¹⁰⁹ Respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 2; respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1; y respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1. Observamos que solo Australia y el Japón, a este respecto, mencionan también la subpartida 8703.90.

¹¹⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafos 1.29-1.32, en particular el párrafo 1.30; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.41-2.46.

¹¹¹ En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, varios terceros también formularon observaciones sobre la pertinencia jurídica de las tablas de correlación de la OMA en la legislación de la OMC, confirmando y destacando por lo general la importancia de estas tablas como instrumento orientativo para la transposición (respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 5; y respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 3). Australia considera que puede ser apropiado atribuir menos peso a las tablas de correlación cuando un Miembro pueda demostrar que tuvo una opinión diferente con respecto a una clasificación específica (respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 4). El Canadá considera que las tablas de correlación son un contexto pertinente en el sentido de la Convención de Viena (respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 7).

¹¹² Cuando no hay consenso, en las tablas de correlación de la OMA se enumera específicamente la subpartida concreta de que se trate con un asterisco y una nota en la que se dice que "no hay consenso" sobre ese par de correlación. Observamos que uno de esos casos fue pertinente en el asunto *CE - Productos de tecnología de la información*. En aquel asunto, el grupo especial se enfrentó a una situación en la que, para uno de los productos objeto de la diferencia (máquinas multifuncionales), las tablas de correlación del documento G/MA/W/76 que vinculaban la subpartida 8443 31 del SA 2007 con el SA 2002 enumeraban las subpartidas ex8443.51*, ex8471.60, ex8517.21, ex9009.11* y ex9009.12* e incluían una nota en la que se decía que "no ha[bía] consenso" respecto de las subpartidas señaladas con un asterisco. En ese asunto, el

7.47. Por consiguiente, sobre la base de la interpretación antes mencionada, concluimos de manera preliminar que las subpartidas 8703.2, 8703.3 y 8703.90 del SA 2002 de la Lista de Türkiye abarcan los vehículos híbridos. Existen consolidaciones arancelarias del 19% y (en un caso) del 20% para un total de 34 líneas arancelarias al nivel de 12 dígitos (GTIP), que son desgloses de 18 líneas arancelarias de 10 dígitos de la Lista de Türkiye.¹¹³

7.48. Pasamos ahora a los principales argumentos de Türkiye, que cuestionan este resultado interpretativo.

7.2.3.3.2.3 Argumento de Türkiye sobre los avances tecnológicos y comerciales en relación con los EV y los vehículos híbridos

7.49. Aunque Türkiye, como se ha visto anteriormente, está de acuerdo en principio en que todos los productos deben ser siempre clasificables en la lista de un Miembro, considera que "este principio debe ajustarse"¹¹⁴ en el caso específico de los EV y los vehículos híbridos.¹¹⁵

7.50. Türkiye sostiene a este respecto que no se puede considerar que un Miembro haya contraído un compromiso al final de la Ronda Uruguay con respecto a "vehículos que incorporen una tecnología que apenas existía en ese momento y que no tenía ninguna importancia comercial".¹¹⁶ Türkiye explica que en el momento de la Ronda Uruguay la industria de los EV era un sector incipiente, y los pocos EV que existían entonces eran prototipos, pruebas de flota en pequeña escala o proyectos de demostración, y no se producían a escala comercial. Por esa razón, aduce Türkiye, estaban clasificados en la categoría residual "los demás".¹¹⁷ Según Türkiye, los avances tecnológicos y comerciales posteriores que condujeron a una producción en masa no podían haberse previsto razonablemente.¹¹⁸ Türkiye, por lo tanto, sostiene que contrajo sus compromisos arancelarios en un contexto que era fundamentalmente diferente del actual mercado de EV y no reflejaba las condiciones de este.¹¹⁹ Türkiye considera que las listas deben interpretarse de una manera que preserve el sentido jurídico y comercial que se les quiso atribuir en el marco multilateral negociado.¹²⁰ A este respecto, entendemos que Türkiye aduce que la subpartida 8703.90 debe interpretarse en el sentido de que solo se extiende a prototipos y otras categorías residuales, pero no a los vehículos disponibles comercialmente. Türkiye no ofrece una lectura alternativa de dónde deberían clasificarse los EV en su Lista actual en lugar de en la subpartida 8703.90 del SA 2002, sino que sugiere que esta cuestión debería abordarse en el proceso de transposición.¹²¹

grupo especial prescindió de las tablas de correlación en su análisis; véanse los informes del Grupo Especial, *CE - Productos de tecnología de la información*, párrafo 7.1242.

¹¹³ Estas subpartidas específicas, salvo la subpartida 8703.90 del SA 2002, no abarcan los automóviles de pasajeros (denominados "automóviles de turismo" en la Lista). Por consiguiente, en la Lista de Türkiye no hay consolidaciones arancelarias respecto de los vehículos híbridos que son automóviles de pasajeros (salvo los vehículos híbridos comprendidos en la subpartida 8703.90). Como se indica en el párrafo 7.30 *supra*, lo mismo ocurre en el caso de los automóviles de pasajeros con motores de émbolo convencionales, ya que estos están comprendidos en las mismas subpartidas.

¹¹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 1.38.

¹¹⁵ Véase la declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, en la que Türkiye declara lo siguiente:

Esto no significa que, respecto de cualquier producto, Türkiye formule el argumento de que "las consolidaciones arancelarias no son aplicables a los productos que han experimentado una innovación tecnológica desde que se negoció la consolidación arancelaria". El enfoque de Türkiye tampoco significa que "cualquier innovación entrañaría el riesgo de excluir" productos de las consolidaciones. Antes bien, los EV son un caso raro y excepcional de una tecnología que, debido a avances técnicos y comerciales inesperados, ha superado con creces cualquier sentido que los redactores hubieran podido atribuir al término "vehículos con motor eléctrico" en 1994. Por lo tanto, el Grupo Especial puede circunscribir sus constataciones total y exclusivamente al caso único de los EV (y también los vehículos híbridos), sin entrañar prejuicios respecto de ningún otro producto en ninguna diferencia futura.

(declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.7) (no se reproducen las notas de pie de página).

¹¹⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.15.

¹¹⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 8 del Grupo Especial, párrafo 1.31.

¹¹⁸ Respuesta de Türkiye a la pregunta 8 del Grupo Especial, párrafos 1.32-1.34.

¹¹⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 8 del Grupo Especial, párrafo 1.34.

¹²⁰ Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 2.3.

¹²¹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.34, 2.36 y 2.44.

7.51. Aceptamos la afirmación de Türkiye de que desde la conclusión de la Ronda Uruguay se han producido importantes avances tecnológicos y comerciales en relación con los EV. Tampoco vemos que China discrepe al respecto.¹²² Sin embargo, aun cuando se hayan producido tales avances, la cuestión es sobre qué base esto se podría y debería tener en cuenta en la interpretación de las subpartidas de la Lista de Türkiye mencionadas.¹²³

7.52. Recordamos que el artículo 31 1) de la Convención de Viena dispone que el sentido de un término de tratado determinado ha de determinarse "conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin". Como explicó la Comisión de Derecho Internacional (CDI):

[H]a de presumirse que el texto es la manifestación auténtica de la intención de las partes y [...] que, por consiguiente, el punto de partida de la interpretación consiste en elucidar el sentido del texto y no en investigar *ab initio* la intención de las partes.¹²⁴

7.53. Así pues, la tarea de un intérprete de tratado consiste en examinar las palabras del tratado para determinar las intenciones de las partes, y no en examinar una supuesta intención común con miras a determinar el sentido de tales palabras. Son las palabras las que reflejan la intención, y la indagación solo tiene que ir más allá de esas palabras, de conformidad con el artículo 32, cuando la interpretación "deje ambiguo u oscuro el sentido" o "conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable".¹²⁵

7.54. Por lo tanto, la sugerencia de Türkiye de que discernamos una intención común¹²⁶ de las partes sobre el sentido de las subpartidas pertinentes a partir de las circunstancias tecnológicas y comerciales de los EV y los vehículos híbridos en el momento de la conclusión de la Ronda Uruguay está fuera de lugar. Discernimos la intención común a partir del sentido corriente de los términos de esos códigos del SA.¹²⁷ Esos términos determinan qué avances tecnológicos y comerciales pueden quedar abarcados por la concesión. De hecho, no vemos ninguna razón para analizar, como hace Türkiye, si los términos de tratado son en general neutros desde el punto de vista tecnológico o si se reconoce como principio una interpretación evolutiva.¹²⁸ La cuestión de qué avances pueden o no quedar abarcados se dilucida determinando el sentido corriente de los distintos términos considerados.

7.55. Encontramos apoyo para este punto de vista en las declaraciones del Órgano de Apelación en *China - Publicaciones y productos audiovisuales*. En ese asunto, el Órgano de Apelación, en el contexto de la interpretación de la Lista de compromisos específicos en materia de servicios de China (Lista anexa al AGCS), rechazó la opinión de que solo debía darse a los términos del tratado el sentido que tuvieron en el momento en de la conclusión de la Lista. El Órgano de Apelación señaló que esa interpretación:

[O]braría en menoscabo de la previsibilidad, seguridad y claridad de los compromisos específicos en el marco del AGCS, que se contraen a través de sucesivas rondas de negociaciones, y que deben interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público.¹²⁹

¹²² Segunda comunicación escrita de China, párrafo 34.

¹²³ Véase también la segunda comunicación escrita de China, párrafo 34.

¹²⁴ Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1966, volumen II, página 242, párrafo 11).

¹²⁵ En ese sentido, la CDI señaló que la palabra "complementarios" en el artículo 32 denota que en este artículo no se admite la existencia de medios de interpretación independientes o autónomos, sino sólo de medios que faciliten una interpretación ajustada a los principios enunciados en el artículo [31]" (Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1966, volumen II, página 245, párrafo 19)).

¹²⁶ Observamos que Türkiye se refiere también a las "expectativas comunes" (declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.6) y las "expectativas legítimas" (declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.5). No consideramos que las "expectativas legítimas" como tales tengan un lugar independiente en la interpretación de las disposiciones de los tratados en el marco de las normas de la Convención de Viena (véanse los informes del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 83; e *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 45).

¹²⁷ También señalamos que los redactores decidieron utilizar el SA para expresar sus concesiones en las listas, que es un sistema de clasificación en el que todos los productos pueden clasificarse en todo momento.

¹²⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.49 y 2.50.

¹²⁹ Informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 397.

7.56. Centrándose en el sentido del compromiso específico en cuestión, el Órgano de Apelación consideró que esos términos eran "lo bastante genéricos para que aquello a lo que se aplican pueda cambiar con el paso del tiempo".¹³⁰ Como se ha visto *supra*, en este caso ocurre lo mismo. De hecho, el sentido de "motor eléctrico" es tal que abarca los EV, tanto como eran en el momento de la conclusión del tratado cuanto como son hoy.

7.57. En resumen, consideramos que el argumento de Türkiye carece de fundamento en la Convención de Viena. Por consiguiente, el resultado interpretativo preliminar al que hemos llegado *supra* sigue siendo válido. De hecho, como ya se ha indicado, Türkiye no ha propuesto una lectura alternativa sobre dónde clasificar los EV y los vehículos híbridos e indica en cambio que esta cuestión debería abordarse en el proceso de transposición. Pasamos seguidamente a ocuparnos de esta cuestión.

7.2.3.3.2.4 Argumentos de Türkiye sobre la función del proceso de transposición

7.58. Türkiye sostiene que la cuestión de sus tipos consolidados sobre los EV y los vehículos híbridos debería abordarse en el proceso de transposición, mediante el cual los Miembros de la OMC introducen las modificaciones del SA en sus listas, y que, por lo tanto, el Grupo Especial debe abstenerse de pronunciarse sobre ellos.¹³¹ Para Türkiye, el proceso de transposición del SA ofrece una oportunidad y una plataforma para que los Miembros de la OMC se ocupen no solo de los aspectos técnicos de la propia transposición del SA, sino también de una serie de preocupaciones adicionales. Como sostiene Türkiye, estas preocupaciones precisamente pueden incluir avances tecnológicos como los considerados en la presente diferencia.¹³² Türkiye considera que este proceso es independiente de las posibles negociaciones sobre las modificaciones de las listas celebradas de conformidad con el artículo XXVIII, y es previo a esas negociaciones.¹³³ El argumento de Türkiye de que el Grupo Especial debe respetar el proceso de transposición en curso se basa en la opinión de que existe un "equilibrio institucional" entre los distintos órganos de la OMC en el que el Grupo Especial no debe interferir.¹³⁴

7.59. China rechaza la interpretación que hace Türkiye del proceso de transposición.¹³⁵ A juicio de China, aun cuando el proceso de transposición en curso fuera pertinente, y China sostiene que no lo es, ello no cambiaría el hecho de que la actual Lista certificada de Türkiye, en la que se utiliza el SA 2002, incluye consolidaciones respecto de los EV. China sostiene que el hecho de que el artículo XXVIII establezca procedimientos específicos para modificar las listas arancelarias confirma que el proceso de transposición no es el vehículo apropiado para esos fines.¹³⁶ Por último, a juicio de China, el Grupo Especial tiene el deber de pronunciarse sobre la cuestión.¹³⁷

7.60. Consideramos que la interpretación que hace Türkiye del proceso de transposición es incorrecta. En particular, entendemos que el proceso (establecido en la Decisión pertinente del Consejo General sobre el proceso de transposición de 2007, que Türkiye menciona como ejemplo)¹³⁸ define estrictamente las circunstancias en las que puede ser necesario modificar una concesión.¹³⁹

¹³⁰ Informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 396.

¹³¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.16 y 2.17; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.53.

¹³² Respuesta de Türkiye a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 1.37; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.44.

¹³³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafo 1.28.

¹³⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.16 y 2.17; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafos 2.6-2.7; respuestas de Türkiye a las preguntas 15, párrafo 1.36, y 16, párrafo 1.40, del Grupo Especial; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.54; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 2.8.

¹³⁵ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 12; segunda comunicación escrita de China, párrafo 45; y declaración inicial de China en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 17.

¹³⁶ Respuesta de China a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafo 8.

¹³⁷ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 12; segunda comunicación escrita de China, párrafos 45 y 46; y declaración inicial de China en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 17.

¹³⁸ Decisión del Consejo General sobre un "Procedimiento para la introducción de los cambios del Sistema Armonizado de 2007 en las Listas de concesiones utilizando la Base de Datos LAR", Decisión del Consejo General de 15 de diciembre de 2006, documento WT/L/673 (Decisión del CG de 2007).

¹³⁹ Observamos que la Decisión basa firmemente la transposición en las tablas de correlación de la OMA (denominadas en la Decisión "tablas de concordancia"). Estas tablas permiten identificar los cambios del

Además, en estas circunstancias, entendemos que de forma específica remite las negociaciones al proceso previsto en el artículo XXVIII (y que, por consiguiente, este proceso perfectamente puede tener lugar antes de que concluya la transposición).¹⁴⁰

7.61. Pero aun cuando la lectura de Türkiye fuera correcta, estamos de acuerdo con China en que ello no cambiaría el hecho de que la actual Lista certificada de Türkiye, en la que se utiliza el SA 2002, incluye consolidaciones arancelarias. Estas consolidaciones arancelarias son aplicables hasta que se hayan concluido cualesquiera negociaciones sobre consolidaciones arancelarias modificadas.¹⁴¹

7.62. Esto nos lleva a la cuestión del "equilibrio institucional". Podemos estar de acuerdo con la idea de que los acuerdos abarcados establecen diferentes tareas para diferentes órganos de la OMC y que ello da lugar a alguna forma de "equilibrio institucional" que debe preservarse. Sin embargo, no estamos de acuerdo con la descripción que hace Türkiye de las tareas en cuestión en relación con las concesiones arancelarias de los Miembros. Las concesiones arancelarias, tal como figuran en las listas de los Miembros, constituyen las disposiciones de tratado actualmente aplicables tal como fueron negociadas y concluidas por los Miembros. Estas concesiones arancelarias pueden negociarse de nuevo y los acuerdos abarcados asignan esta tarea al proceso previsto en el artículo XXVIII (que es la razón por la que la Decisión del Consejo General (CG) de 2007 remite a ese proceso). En lo que respecta a la solución de diferencias, y en la medida en que surja una diferencia entre los Miembros, consideramos que el artículo 11 del ESD obliga a un grupo especial a aclarar cuáles son las concesiones arancelarias existentes en el marco de su tarea de hacer una evaluación objetiva del asunto que se le ha sometido. Como se ha señalado *supra*, estas concesiones arancelarias existentes son aplicables hasta que cualesquiera negociaciones arancelarias celebradas en el marco del artículo XXVIII tengan como resultado concesiones modificadas.

7.63. Sobre la base de esta interpretación de la división de tareas, y al igual que el grupo especial que se ocupó del asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, consideramos que debemos hacer una evaluación objetiva y formular una constatación sobre cuáles son las concesiones arancelarias existentes de Türkiye.¹⁴² Por supuesto, es correcto, como aduce Türkiye, que el artículo 11 no nos obliga a formular constataciones cuando no sean necesarias para resolver la diferencia.¹⁴³ Sin embargo, sin una constatación sobre cuáles son las concesiones arancelarias existentes de Türkiye, no podríamos formular una constatación en el marco del artículo II del GATT de 1994, el OSD no podría cumplir sus responsabilidades y esta diferencia quedaría sin resolver.¹⁴⁴ Por consiguiente, la analogía de Türkiye con el ejercicio de la economía procesal está fuera de lugar.

7.64. En conclusión, constatamos que los argumentos de Türkiye sobre la función del proceso de transposición carecen de pertinencia tanto desde el punto de vista fáctico como jurídico. Así pues, el resultado interpretativo al que hemos llegado *supra* es aplicable.

SA 2002 al SA 2007 y que los Miembros y la Secretaría lleven a cabo la transposición. Nada da a entender que este proceso de identificación de los cambios, en sí mismo, esté abierto a debate. Además, la Decisión del CG de 2007 indica que "no se alterará, en la medida de lo posible, el alcance de las concesiones" y que "[s]i las concesiones correspondientes a las líneas arancelarias originales del SA 2002 son distintas, los elementos de la concesión correspondiente a la nueva subpartida/línea arancelaria del SA 2007 deberán reflejarlo" (párrafo 4 de la Decisión del CG de 2007). Solo hay una hipótesis en la que esto puede no ser posible, a saber, cuando una nueva subpartida se refiere a varias consolidaciones arancelarias diferentes. Respecto de esta hipótesis, el párrafo 5 del anexo 2 de la Decisión del CG de 2007 establece cuatro métodos diferentes, definidos de forma precisa, para determinar la consolidación arancelaria aplicable.

¹⁴⁰ Párrafo 15 de la Decisión del CG de 2007 y párrafo 5 del anexo 2 de la misma Decisión. Observamos también que China y varios terceros describen el proceso de transposición como "mecánico/técnico" (véanse la segunda comunicación escrita de China, párrafo 47, donde se concuerda con la declaración del Canadá en calidad de tercero, párrafos 11 y 12; la respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 5 del Grupo Especial, párrafos 10-11; la respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 5 del Grupo Especial, párrafos 7-9; la respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 5 del Grupo Especial, párrafo 7; y la respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 5 del Grupo Especial, párrafos 5-6).

¹⁴¹ Véase también el informe del Grupo Especial, *UE - Carne de aves de corral (China)*, párrafos 7.512-7.514.

¹⁴² Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 6.26.

¹⁴³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 15 del Grupo Especial, párrafo 1.34.

¹⁴⁴ Véase también la segunda comunicación escrita de China, párrafo 44.

7.2.3.3.3 Conclusión sobre las consolidaciones arancelarias

7.65. A modo de resumen sobre la cuestión de si la Lista de Türkiye contiene consolidaciones arancelarias respecto de las líneas arancelarias abarcadas por los derechos adicionales, recordamos que solo hemos examinado esta cuestión con respecto a los EV y los vehículos híbridos, ya que hemos constatado que China no ha efectuado una acreditación *prima facie* con respecto a los vehículos con motor de émbolo considerados. Constatamos lo siguiente: i) respecto de los EV, Türkiye tiene una consolidación arancelaria del 20% en la línea arancelaria 8703.90.10; ii) respecto de los vehículos híbridos, Türkiye tiene consolidaciones arancelarias del 19% y del 20%, respectivamente, para los vehículos híbridos comprendidos en alguna de las 34 líneas arancelarias específicas (GTIP), que China ha identificado y que son desgloses de 18 líneas arancelarias de 10 dígitos comprendidas en las subpartidas 8703.21 a 8703.24, las subpartidas 8703.31 a 8703.33 y la subpartida 8703.90 del SA 2002 que figuran en la Lista de Türkiye.

7.2.3.4 La cuestión de si los derechos adicionales "exceden" de las consolidaciones arancelarias

7.66. Pasamos ahora a la cuestión de si los derechos adicionales exceden de las consolidaciones arancelarias antes mencionadas. Recordamos que los derechos adicionales que se aplican actualmente son los siguientes: i) un derecho mixto del 30% o un mínimo de USD 8.500/unidad, si este importe es superior, para los EV; ii) un derecho mixto del 25% o un mínimo de USD 6.000/unidad, si este importe es superior, para los híbridos no enchufables; y iii) un derecho mixto del 30% o un mínimo de USD 7.000/unidad, si este importe es superior, para los híbridos enchufables.¹⁴⁵ Por otra parte, los derechos se aplican por separado y además del derecho *ad valorem* del 10%, que es el tipo NMF de Türkiye para todos los vehículos en cuestión.

7.67. Es evidente que estos derechos, por definición, exceden de las consolidaciones arancelarias del 20% para los EV y del 19% o el 20% para los vehículos híbridos indicadas *supra*. Incluso teniendo en cuenta únicamente los componentes *ad valorem* de esos derechos adicionales, exceden de esas consolidaciones (es decir, el 19% y el 20%). Türkiye no lo discute.

7.68. Por lo tanto, constatamos que los derechos adicionales sobre los EV exceden de las consolidaciones arancelarias de Türkiye. Además, los derechos adicionales sobre los vehículos híbridos exceden de las consolidaciones arancelarias de Türkiye en la medida en que esos vehículos están comprendidos en el alcance de las 34 líneas arancelarias específicas mencionadas *supra* (GTIP), que son un desglose de 18 líneas arancelarias de 10 dígitos de la Lista de Türkiye, basada en el SA 2002.

7.2.3.5 Conclusión sobre el artículo II.1 b)

7.69. Constatamos que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo II.1 b) porque, y en la medida en que, exceden de determinadas consolidaciones arancelarias fijadas en la Lista de Türkiye. Recordamos que, al comienzo de este análisis, hemos dejado abierta la cuestión de si los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos, como sostienen las partes, o si son otros derechos y cargas. Como hemos señalado, la diferencia solo importaría si hubiera una diferencia en el resultado en el marco del artículo II.1 b). Como el análisis *supra* demuestra que no hay ninguna diferencia en el resultado, aceptamos la afirmación de las partes de que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos.

7.2.3.6 Constatación consiguiente en el marco del artículo II.1 a)

7.70. Como se ha señalado *supra*, en consonancia con anteriores órganos resolutorios de la OMC, consideramos que una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 b) conduce necesariamente a una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 a).¹⁴⁶

¹⁴⁵ Véase la sección 2.1 *supra*. En esta descripción se omiten los derechos adicionales sobre los vehículos con motor de émbolo. Como se ha indicado *supra*, los hemos excluido del ámbito de nuestro examen en el marco del artículo II, porque China no ha efectuado una acreditación *prima facie* sobre las consolidaciones arancelarias pertinentes; véase la sección 7.2.3.3.1 *supra*.

¹⁴⁶ Véase el párrafo 7.18 *supra*.

7.71. En el marco del alcance de la constatación formulada *supra* al amparo del artículo II.1 b) (véase el cuadro 3 *infra*), en consecuencia, constatamos también que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo II.1 a).

7.2.3.7 Conclusión y alcance de las constataciones

7.72. Como hay constataciones mixtas en diferentes niveles del análisis, consideramos apropiado en esta sección circunscribir el alcance exacto de nuestra constatación de incompatibilidad en el marco de los artículos II.1 b) y II.1 a). Recordamos que los derechos adicionales se aplican a 33 líneas arancelarias del arancel de aduanas aplicado de Türkiye que abarcan tres categorías diferentes de vehículos, a saber, vehículos con motor de émbolo¹⁴⁷, EV¹⁴⁸ y vehículos híbridos¹⁴⁹. Por lo que se refiere a estas tres categorías, i) no existe ninguna infracción del artículo II.1 b) con respecto a los vehículos con motor de émbolo; ii) se formula una constatación completa de infracción con respecto a todos los EV y iii) se formula una constatación limitada de infracción con respecto a los vehículos híbridos.

7.73. Por lo que se refiere a la constatación limitada de infracción con respecto a los vehículos híbridos, la constatación solo abarca aquellos vehículos híbridos que están clasificados en las 34 líneas arancelarias específicas de 12 dígitos (GTIP) del SA 2002 enumeradas en el cuadro que figura *infra* identificadas por China. Estas 34 líneas arancelarias son desgloses de 18 líneas arancelarias de 10 dígitos de la Lista de Türkiye, de las cuales 17 están consolidadas al 19% y una al 20%. Recordamos a este respecto que todos los vehículos híbridos están sujetos a los derechos adicionales. Así pues, en relación con aquellos vehículos híbridos que *no* están clasificados en las 34 líneas arancelarias específicas, no hay ninguna consolidación arancelaria y, por lo tanto, no hay incompatibilidad alguna con los artículos II.1 b) y II.1 a). Por lo tanto, en la práctica, esto es, en el marco del arancel de aduanas aplicado de Türkiye, la cuestión de si la constatación de incompatibilidad se aplica respecto de un vehículo híbrido específico depende de si este vehículo habría estado clasificado en una de las 34 líneas arancelarias específicas antes de la introducción de las subpartidas específicas correspondientes a los vehículos híbridos (y EV) mediante el SA 2017.¹⁵⁰ Para máxima claridad, en el cuadro *infra* enumeramos las 34 líneas arancelarias.

Cuadro 3: Alcance de las constataciones respecto de los vehículos híbridos

Nº	Líneas arancelarias de 12 dígitos (GTIP) del SA 2002 identificadas por China ¹⁵¹	Líneas arancelarias de 10 dígitos contenidas en el fichero LAR conforme al SA 2002 de Türkiye ¹⁵²	Derecho consolidado de Türkiye (%)
1	8703.21.10.90.11	8703.21.10.90	19
2	8703.21.10.90.19		
3	8703.21.90.90.11	8703.21.90.90	19
4	8703.21.90.90.19		
5	8703.22.10.90.11	8703.22.10.90	19
6	8703.22.10.90.12		
7	8703.22.10.90.19		
8	8703.22.90.90.11	8703.22.90.90	19
9	8703.22.90.90.12		
10	8703.22.90.90.19		

¹⁴⁷ Líneas arancelarias aplicadas 8703.21.10.10.00 a 8703.33.90.10.12.

¹⁴⁸ Líneas arancelarias aplicadas 8703.80.10.00.21, 8703.80.10.00.29, 8703.80.10.00.39.

¹⁴⁹ Líneas arancelarias aplicadas 8703.40.10.00.00; 8703.40.90.00.00, 8703.50.00.00.00, 8703.60.10.00.00, 8703.60.90.00.00, 8703.70.00.00.

¹⁵⁰ Observamos en este contexto que en la práctica de clasificación de Türkiye anterior a la edición de 2017 del SA, los vehículos híbridos se clasificaban en función del tipo de motor predominante (de combustible o eléctrico) que propulsaba el vehículo. Si el motor de combustible era la principal fuente de propulsión, el vehículo se clasificaría en las partidas 8703.21-24 u 8703.31-33 del SA, según el tipo de combustible (gasolina o diésel) (respuesta de Türkiye a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 1.35).

¹⁵¹ Sobre la base del GTIP de 2002 (prueba documental CHN-35).

¹⁵² Basado en el SA 2002 (CTS file of Türkiye (Excel) (prueba documental CHN-20)).

Nº	Líneas arancelarias de 12 dígitos (GTIP) del SA 2002 identificadas por China ¹⁵¹	Líneas arancelarias de 10 dígitos contenidas en el fichero LAR conforme al SA 2002 de Türkiye ¹⁵²	Derecho consolidado de Türkiye (%)
11	8703.23.11.00.00	8703.23.11.00	19
12	8703.23.19.90.11	8703.23.19.90	19
13	8703.23.19.90.19		
14	8703.23.90.90.11	8703.23.90.90	19
15	8703.23.90.90.19		
16	8703.24.10.90.11	8703.24.10.90	19
17	8703.24.10.90.19		
18	8703.24.90.90.11	8703.24.90.90	19
19	8703.24.90.90.19		
20	8703.31.10.90.11	8703.31.10.90	19
21	8703.31.10.90.19		
22	8703.31.90.90.11	8703.31.90.90	19
23	8703.31.90.90.19		
24	8703.32.11.00.00	8703.32.11.00	19
25	8703.32.19.90.11	8703.32.19.90	19
26	8703.32.19.90.19		
27	8703.32.90.90.11	8703.32.90.90	19
28	8703.32.90.90.19		
29	8703.33.11.00.00	8703.33.11.00	19
30	8703.33.19.90.11	8703.33.19.90	19
31	8703.33.19.90.19		
32	8703.33.90.90.11	8703.33.90.90	19
33	8703.33.90.90.19		
34	8703.90.10.00.00	8703.90.10.00	20

7.74. En conclusión, por consiguiente, constatamos que los derechos adicionales son incompatibles con los artículos II.1 b) y II.1 a) respecto de los EV. Además, respecto de los vehículos híbridos, los derechos adicionales son incompatibles con los artículos II.1 b) y II.1 a) en lo que se refiere a aquellos vehículos híbridos que habrían estado clasificados en las 34 líneas arancelarias de 12 dígitos específicas (GTIP) identificadas en el presente informe, antes de la introducción del SA 2017. Por último, constatamos que China no ha demostrado que los derechos adicionales sean incompatibles con los artículos II.1 b) y II.1 a) respecto de los vehículos con motor de émbolo.

7.2.4 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo II está justificada al amparo de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994

7.2.4.1 Introducción

7.75. Pasamos ahora a la cuestión de si la incompatibilidad que hemos constatado *supra* está justificada al amparo de los artículos XX b) y g), como sostiene Türkiye. Como se expone con más detalle *infra*, Türkiye aduce que los derechos adicionales son necesarios para lograr sus objetivos de reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en el sector del transporte mediante el

desarrollo de la capacidad de fabricación nacional de EV.¹⁵³ China sostiene que Türkiye no fundamenta sus defensas y que, por lo tanto, el Grupo Especial debe desestimarlas.¹⁵⁴

7.76. El artículo XX establece en las partes pertinentes lo siguiente:

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, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que todo Miembro adopte o aplique las medidas:

...

b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

...

g) relativas a la conservación de los recursos naturales agotables, a condición de que tales medidas se apliquen conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales;

...

7.77. Está firmemente establecido que el análisis de una medida en el marco del artículo XX del GATT de 1994 es doble. En primer lugar, un grupo especial debe examinar si la medida está comprendida en una de las excepciones enunciadas en el artículo XX, es decir, si está justificada provisionalmente. En segundo lugar, un grupo especial debe analizar si la medida en litigio cumple los requisitos de la parte introductoria del artículo XX.¹⁵⁵ Además, la carga de la prueba corresponde a la parte que invoca la defensa.¹⁵⁶

7.78. Las partes han presentado argumentos sobre todos los elementos, y examinamos estos argumentos a medida que abordamos cada etapa de este doble análisis. Comenzamos con la justificación provisional al amparo de los apartados y examinamos por separado las dos excepciones que Türkiye ha invocado.

7.2.4.2 Artículo XX b)

7.2.4.2.1 Introducción

7.79. Türkiye sostiene que los derechos adicionales tienen el objetivo de proteger el medio ambiente y, concretamente, de fomentar el desarrollo y la utilización de los EV y los vehículos híbridos en Türkiye y reducir así las emisiones globales de CO₂ en el sector del transporte.¹⁵⁷ Türkiye recuerda su compromiso de política de larga data con la mitigación del cambio climático y las obligaciones internacionales que ha contraído en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en particular en el Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París.¹⁵⁸ Los derechos adicionales, según Türkiye, como parte de una estrategia múltiple para cumplir los objetivos climáticos de Türkiye y descarbonizar sectores clave, incluido el transporte.¹⁵⁹ Türkiye subraya que el apoyo a su rama de producción nacional no es un fin en sí mismo, sino más bien un medio para

¹⁵³ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.68; y declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 1.7.

¹⁵⁴ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 14.

¹⁵⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 139.

¹⁵⁶ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

¹⁵⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.68.

¹⁵⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.57-2.59.

¹⁵⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.61.

alcanzar el objetivo ambiental de lograr una mayor adopción neta de EV.¹⁶⁰ Así pues, Türkiye describe una "cadena causal" o "vía causal" que vincula la "etapa intermedia, de transición" de lograr una rama de producción de EV viable con el objetivo de proteger el medio ambiente.¹⁶¹ En opinión de Türkiye, el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ es "de la máxima importancia", y la contribución de los derechos adicionales al objetivo declarado es "significativa"¹⁶², y su grado de restricción del comercio como "no [es] excesivo".¹⁶³ Por lo tanto, Türkiye considera que los derechos adicionales cumplen la prueba de necesidad.

7.80. China sostiene que los derechos adicionales no están destinados a reducir las emisiones de CO₂ o a luchar contra el cambio climático.¹⁶⁴ China mantiene que Türkiye no ha demostrado que los derechos adicionales estén destinados a cumplir este objetivo, ya que ni ha demostrado que los EV importados creen un riesgo de que las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumenten¹⁶⁵, ni ha justificado un vínculo positivo entre los derechos adicionales y el objetivo declarado.¹⁶⁶ Al abordar la necesidad con carácter subsidiario, China se muestra de acuerdo con la importancia del objetivo de reducir las emisiones de CO₂, pero considera que los derechos adicionales no contribuyen a este objetivo y que son sumamente restrictivos del comercio.¹⁶⁷ China también sostiene que hay medidas alternativas menos restrictivas del comercio, a saber, la eliminación de los derechos sobre todos los EV con independencia de su origen e incentivos fiscales a la construcción de estaciones de recarga.¹⁶⁸

7.81. El artículo XX b) se refiere a las medidas "necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales". Para evaluar si una medida está justificada provisionalmente al amparo del artículo XX b), órganos resolutorios anteriores han examinado si la medida i) es adoptada para/está destinada a proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales y ii) es necesaria para lograr este objetivo.¹⁶⁹

7.82. Parece que hay poco desacuerdo entre las partes en cuanto a que la *segunda etapa*, es decir, la prueba de necesidad, entraña sopesar y confrontar diferentes factores, a saber, i) la importancia del objetivo que la medida trata de lograr, ii) el grado de restricción del comercio de la medida y iii) el grado de contribución de la medida al logro del objetivo.¹⁷⁰ Ambas partes también aceptan que la prueba de necesidad entraña además una evaluación de la cuestión de si existen medidas alternativas menos restrictivas del comercio, que corresponde presentar a la parte demandada, en este caso China. Estamos de acuerdo con estos elementos, que órganos resolutorios anteriores han evaluado sistemáticamente de esta manera.¹⁷¹

7.83. Las partes también están de acuerdo en que la *primera etapa* del examen, es decir, la cuestión de si la medida es adoptada para/está destinada a proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales, requiere establecer la existencia de un vínculo o relación entre la medida y el interés protegido. Sin embargo, las partes no están de acuerdo en lo que se requiere para establecer que dicho vínculo o relación existe. Türkiye, refiriéndose a la declaración

¹⁶⁰ Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 2.14.

¹⁶¹ Respuestas de Türkiye a las preguntas 24, párrafo 1.110, y 25 y 26, párrafo 1.115, del Grupo Especial.

¹⁶² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.86.

¹⁶³ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.98.

¹⁶⁴ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 15.

¹⁶⁵ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 17.

¹⁶⁶ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 131.

¹⁶⁷ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 19.

¹⁶⁸ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 29-30; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 95 y 97.

¹⁶⁹ Informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 6.20; *CE - Amianto*, párrafo 8.169; *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 7.195-7.197 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157, en el que el Órgano de Apelación había adoptado el mismo enfoque en el marco del artículo XX d)); *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 7.40; *China - Materias primas*, párrafo 7.479; e *Indonesia - Pollo*, párrafo 7.209.

¹⁷⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.40-2.43; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 89.

¹⁷¹ Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafos 239 y 242.

del Órgano de Apelación en *Colombia - Textiles*, entiende que esta etapa se ha cumplido cuando se establece que la medida "no es incapaz" de lograr el objetivo declarado.¹⁷²

7.84. China sostiene que la parte demandada está obligada a establecer la existencia de un riesgo y que este es el punto de partida de un análisis en el marco de la primera etapa.¹⁷³ Además, a juicio de China, la prueba de "diseño" exige que Türkiye demuestre una "relación positiva" entre la medida (es decir, los derechos adicionales) y el objetivo (es decir, la reducción de las emisiones de CO₂), es decir, que la medida es "capaz" de reducir el riesgo al que supuestamente se está haciendo frente.¹⁷⁴

7.85. El desacuerdo entre las partes se centra en una declaración que el Órgano de Apelación formuló en *Colombia - Textiles*. Este asunto se refería a una defensa al amparo del artículo XX a), que se refiere a medidas "necesarias para proteger la moral pública". El Órgano de Apelación, en el contexto de la descripción de la primera etapa del análisis en esa disposición, declaró lo siguiente:

Con respecto al análisis del "diseño" de la medida, la frase "para proteger la moral pública" exige un examen preliminar inicial a fin de determinar si existe una relación entre una medida por lo demás incompatible con el GATT y la protección de la moral pública. Si este examen preliminar inicial pone de manifiesto que la medida no puede proteger la moral pública, no existe una relación entre la medida y la protección de la moral pública que cumpla los requisitos de la etapa del "diseño". En esta situación no sería preciso seguir examinando si esta medida es "necesaria" para proteger la moral pública. Esto se debe a que no puede haber justificación al amparo del apartado a) del artículo XX para una medida que no está "destinada" a proteger la moral pública. Sin embargo, si la medida no es incapaz de proteger la moral pública, esto indica la existencia de una relación entre la medida y la protección de la moral pública. En esta situación hay que seguir examinando si la medida es "necesaria" de conformidad con el apartado a) del artículo XX.¹⁷⁵

7.86. Sobre la base del debate mantenido entre las partes en este procedimiento, vemos dos cuestiones separadas pero conexas. La primera es si la parte demandada tiene que demostrar la existencia de un riesgo como parte de esta primera etapa del análisis del artículo XX b). La segunda se refiere al criterio pertinente para establecer que una medida está destinada a/es adoptada para proteger el interés declarado. Estas dos cuestiones se refieren a lo que se debe demostrar en la primera etapa del análisis del artículo XX b). Las abordamos a medida que procedemos con el análisis.

7.87. Pasamos ahora y damos comienzo a nuestro análisis en el marco del artículo XX b) con la cuestión de si el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ está comprendido en el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales.

7.2.4.2.2 La cuestión de si el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte está comprendido en el artículo XX b)

7.88. Como se ha señalado *supra*, el objetivo de Türkiye es fomentar el desarrollo y la utilización de los EV y los vehículos híbridos en Türkiye y reducir así las emisiones globales de CO₂ en el sector del transporte. Türkiye explica que este objetivo forma parte de la política más amplia y los compromisos internacionales de Türkiye relativos a la mitigación del cambio climático. Además, Türkiye hace referencia a los grupos especiales en *UE - Aceite de palma* para aducir que el objetivo de limitar el riesgo que representan las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) está relacionado con la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales.¹⁷⁶

¹⁷² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.80.

¹⁷³ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafo 1.

¹⁷⁴ Respuesta de China a la pregunta 55 del Grupo Especial, párrafo 4.

¹⁷⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.68.

¹⁷⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.82 (donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.281). Utilizamos indistintamente los términos emisiones de CO₂ y emisiones de GEI.

7.89. Las partes no discrepan de que el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales puede también referirse a la protección del medio ambiente, incluida la protección contra el cambio climático.¹⁷⁷ Órganos resolutorios anteriores han manifestado sistemáticamente esta opinión¹⁷⁸, que algunos de los terceros en este procedimiento también comparten.¹⁷⁹ Nos referimos a la observación de los grupos especiales en los asuntos recientes *UE - Aceite de palma* de que "el calentamiento global y el cambio climático representan una de las mayores amenazas para la vida y la salud en el planeta".¹⁸⁰ Los esfuerzos multilaterales para luchar contra el cambio climático, a los que Türkiye hace referencia y en los que participa activamente, confirman la amenaza que el cambio climático presenta para la salud y la vida de las personas y de los animales y también demuestran la importancia que la comunidad internacional atribuye a hacer frente a esta amenaza.¹⁸¹

7.90. Ambas partes también están de acuerdo en que el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte es el único objetivo pertinente a efectos de establecer que los derechos adicionales están (provisionalmente) justificados al amparo del artículo XX b). Observamos, a este respecto, la tesis de Türkiye de que el vínculo entre los derechos adicionales y el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ se crea a través de una serie de lo que Türkiye denomina "etapas intermedias" en una cadena causal.¹⁸² Türkiye subraya que las "etapas intermedias" de esta cadena causal no son objetivos en el sentido del artículo XX b).¹⁸³ Türkiye también acepta que le corresponde la carga de la prueba respecto de cada etapa de esta cadena causal.¹⁸⁴ China no acepta la validez de la cadena causal y sostiene que Türkiye no ha justificado la cadena causal.¹⁸⁵

7.91. No rechazamos *per se* la idea de que el vínculo o relación entre la medida y el objetivo declarado que Türkiye tiene la carga de demostrar podría establecerse mediante una serie de etapas intermedias. Estamos de acuerdo con Türkiye en que le corresponde la carga de probar *cada vínculo* entre esas etapas intermedias. La cuestión de si lo ha hecho es lo que examinamos a continuación.

7.2.4.2.3 La cuestión de si los derechos adicionales están destinados a/son adoptados para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales respecto de las emisiones de CO₂

7.92. Hemos establecido que el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte está comprendido en el artículo XX b). Por consiguiente, pasamos seguidamente a examinar la cuestión de si los derechos adicionales están destinados a/son adoptados para lograr este objetivo.

¹⁷⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.35; y declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 19.

¹⁷⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 151; e informes de los Grupos Especiales, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.880; *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafos 7.290 y 7.1093; y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.281 y 7.1085.

¹⁷⁹ Comunicación de Australia en calidad de tercero, párrafo 12; comunicación de la Unión Europea en calidad de tercero, párrafo 22; comunicación del Japón en calidad de tercero, párrafo 8; declaración de Suiza en calidad de tercero, párrafo 9; declaración del Canadá en calidad de tercero, párrafo 13; y declaración de Singapur en calidad de tercero, párrafo 13.

¹⁸⁰ Informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafos 7.290 y 7.1093; y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.281 y 7.1085.

¹⁸¹ Véanse también la respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 18; la respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafos 25-27; la respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 25; la respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafos 16, 17; la declaración de Singapur en calidad de tercero, párrafo 13; y la respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 15.

¹⁸² Respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafos 1.109-1.113.

¹⁸³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafo 1.110. En ese sentido, Türkiye no está de acuerdo con Suiza, que describe las etapas intermedias como "objetivos en cascada" de la siguiente manera:

Al examinar la relación entre las medidas impugnadas, teniendo en cuenta su diseño (con inclusión de su contenido, estructura y funcionamiento previsto) y el objetivo declarado, será pertinente que el Grupo Especial tenga en cuenta la existencia de esos objetivos "en cascada" y evalúe la relación entre el objetivo inmediato y el objetivo más amplio de reducir las emisiones de GEI.

(Declaración de Suiza en calidad de tercero, párrafo 12) (no se reproduce la nota de pie de página)

¹⁸⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafos 1.109-1.113.

¹⁸⁵ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 27.

7.93. Türkiye explica que los derechos adicionales forman parte de una política integral destinada a lograr la transición verde en el sector del transporte. Según Türkiye, los derechos adicionales tienen por objeto reducir la dependencia del país respecto de las importaciones y promover así el establecimiento y desarrollo de una rama de producción nacional de vehículos limpios.¹⁸⁶ Türkiye subraya que el apoyo a la rama de producción no es un fin en sí mismo.¹⁸⁷ Según Türkiye, la principal razón por la que se necesita una rama de producción nacional de vehículos limpios sólida para lograr reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte está relacionada con la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos y el riesgo de que la falta de esa infraestructura impida la adopción de los EV por los consumidores.¹⁸⁸ Türkiye también menciona otra razón que guarda relación con la dependencia de las importaciones.¹⁸⁹

7.94. China sostiene que los derechos adicionales no están destinados a reducir las emisiones de CO₂. China mantiene que Türkiye no ha fundamentado su afirmación de que las importaciones de EV crean un riesgo de que las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumenten.¹⁹⁰ China también opina que los derechos adicionales crean obstáculos a la adopción de los EV y, por lo tanto, hacen exactamente lo contrario de lo que Türkiye alega que está tratando de lograr.¹⁹¹ Además, según China, Türkiye no ha demostrado por qué las importaciones de EV sujetas a los derechos adicionales no serían sustituidas por importaciones procedentes de otros países en lugar de por la producción nacional.¹⁹²

7.95. Como se ha señalado *supra*, en los debates entre las partes se han planteado dos cuestiones separadas pero conexas. La primera es si el criterio jurídico incluye un requisito de que la parte demandada demuestre la existencia de un riesgo como parte de esta primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b). La segunda se refiere a lo que se requiere para establecer que una medida está destinada a/es adoptada para lograr el objetivo declarado y, por lo tanto, tiene un vínculo o relación suficiente con el interés protegido.

7.96. Pasamos a la primera de esas cuestiones. Si constatamos que la respuesta es afirmativa, procedemos a aplicar este criterio a los hechos del asunto antes de pasar, en caso necesario, a la segunda cuestión.

7.2.4.2.3.1 Criterio jurídico - la cuestión de si la parte demandada tiene que demostrar la existencia de un riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales como parte de la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b)

7.97. En cuanto a la primera cuestión, las partes no están de acuerdo en si Türkiye está obligada a demostrar la existencia de un riesgo como parte de esta primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b). Türkiye se basa en la declaración del Órgano de Apelación en *Colombia - Textiles* a la que se hace referencia en el párrafo 7.85 *supra* para sostener que un análisis o determinación de la existencia de un riesgo no es un elemento analítico separado de la prueba de diseño y nos advierte que no se deben añadir nuevas etapas analíticas al análisis.¹⁹³ Türkiye también declara que la prueba de diseño no implica una evaluación detallada del riesgo en las circunstancias concretas del presente

¹⁸⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafo 1.111.

¹⁸⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafo 1.110; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.14.

¹⁸⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.74, 2.75 y 2.87; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 2.11-2.13; respuestas de Türkiye a las preguntas 23, párrafos 1.101 y 1.102, 24, párrafo 1.111, y 25 y 26, párrafos 1.120 y 1.122, del Grupo Especial; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.85; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.14.

¹⁸⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.74, 2.88 y 2.94; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del grupo especial, párrafo 1.7; y respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafos 1.99 y 1.100.

¹⁹⁰ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 15; respuesta de China a la pregunta 26 del Grupo Especial, párrafo 36; segunda comunicación escrita de China, párrafo 70; y declaración inicial de China en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 25.

¹⁹¹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 65; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 29.

¹⁹² Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 16; segunda comunicación escrita de China, párrafo 83; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 29.

¹⁹³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafo 1.2.

asunto, ni alguna evaluación profunda de la forma en que la contribución de la medida mitiga ese riesgo.¹⁹⁴ A juicio de Türkiye, la evaluación de un riesgo forma parte de la prueba de necesidad¹⁹⁵ y, más concretamente, del análisis de la contribución.¹⁹⁶

7.98. La posición de China es que la demostración de un riesgo es el punto de partida del análisis y también debe ser el final de ese análisis cuando la parte que invoca el artículo XX no establece la existencia de un riesgo.¹⁹⁷

7.99. Como señaló el grupo especial en *CE - Amianto*, la expresión "para proteger" y "la noción de 'protección' [...] implica[n] la existencia de un riesgo sanitario".¹⁹⁸ En consecuencia, el grupo especial, como parte de la demostración de que la medida estaba incluida en el grupo de las políticas destinadas a proteger la salud y la vida de las personas, examinó si existía el riesgo para la salud y la vida de las personas que alegaba el demandado, una cuestión que era parcialmente objeto de litigio entre las partes en ese asunto.¹⁹⁹ De manera análoga, grupos especiales posteriores examinaron este riesgo en detalle siempre que la cuestión era objeto de litigio entre las partes.²⁰⁰ Por lo tanto, existe una base textual para examinar la existencia de riesgo en la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b), a saber, el verbo "proteger"; y existe una serie coherente de asuntos en los que órganos resolutorios anteriores llevaron cabo este examen como parte de la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b).

7.100. Aparte de la referencia a la declaración del Órgano de Apelación en *Colombia - Textiles* mencionada *supra*, Türkiye no ha presentado ningún argumento acerca de por qué no debemos interpretar que la palabra "proteger" implica la demostración de un riesgo como se hizo en esta serie de asuntos. Queremos hacer dos observaciones a este respecto. En primer lugar, *Colombia - Textiles* se refería a una defensa al amparo del artículo XX a), que abarca las medidas necesarias para proteger la moral pública. Como había señalado el Órgano de Apelación en *CE - Productos derivados de las focas*, el concepto de riesgo utilizado en el contexto del artículo XX b) es difícil de conciliar con lo que es objeto de protección con arreglo a lo previsto en el artículo XX a). Sobre esta base, el Órgano de Apelación en *CE - Productos derivados de las focas* concluyó que la expresión "para proteger", cuando se empleaba en relación con la "moral pública" en el marco del artículo XX a), no obligaba al grupo especial a identificar la existencia de un riesgo para las preocupaciones de moral pública de la misma manera que el artículo XX b) obligaba a identificar un riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales.²⁰¹ Por consiguiente, en consonancia con esta interpretación del artículo XX a), la descripción que hace el Órgano de Apelación de la prueba de "diseño" en *Colombia - Textiles*, no se refiere a la existencia de un riesgo. Sin embargo, no hay nada en esa declaración que sugiera que esa demostración de un riesgo ya no sea necesaria en el contexto del artículo XX b). Por el contrario, el Órgano de Apelación declaró en su análisis que "[e]s posible que la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales impliquen una atención particular a la protección de o contra determinados peligros o riesgos".²⁰²

7.101. En segundo lugar, entendemos que Türkiye sugiere que la referencia en la declaración del Órgano de Apelación a la cuestión de que una medida "no es incapaz" implica que el demandado no necesita demostrar la existencia de un riesgo como parte de la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b). Observamos que la cuestión del riesgo no es la misma que la cuestión de si una medida es "capaz" o "no es incapaz" de proteger el interés declarado. El riesgo es lo que se tiene que abordar para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales de un daño. Es la justificación fáctica de por qué esta medida se refiere a estos *productos específicos*.²⁰³ En cambio, la cuestión de si una medida es "capaz" o "no es incapaz" se refiere a la

¹⁹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafo 1.3.

¹⁹⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafo 1.3.

¹⁹⁶ Respuesta de Türkiye a las preguntas 25 y 26 del Grupo Especial, párrafo 1.116.

¹⁹⁷ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafos 1-3.

¹⁹⁸ Informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*, párrafo 8.170.

¹⁹⁹ Informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*, párrafo 8.173.

²⁰⁰ Informes de los Grupos Especiales, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafos 7.42-7.43; *Indonesia - Pollo*, párrafos 7.210-7.211; y *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.134.

²⁰¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.198.

²⁰² Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.197.

²⁰³ La propia Türkiye (al examinar el riesgo en el contexto del análisis de la contribución) describe este vínculo como sigue:

capacidad de la *medida* para lograr esa protección. En otras palabras, el criterio "capaz" o "no es incapaz" no se refiere a la cuestión del riesgo y, por lo tanto, no es pertinente para establecer si ese riesgo existe.

7.102. En cuanto al argumento de Türkiye de que la evaluación del riesgo forma parte de la prueba de necesidad y, más concretamente, se refiere a la contribución, observamos que Türkiye no ha señalado ningún asunto en que órganos resolutorios anteriores hayan considerado que la existencia de un riesgo forma parte de la prueba de necesidad prevista en el artículo XX b). Observamos que la cuestión de si existe o no un riesgo es una cuestión fáctica. El riesgo se determina y su probabilidad se especifica; en este proceso no se sopesa y se confronta como en la prueba de necesidad. Además, la decisión del grado de probabilidad del riesgo que un Miembro está dispuesto a aceptar es una prerrogativa de ese Miembro y, por lo tanto, tampoco está sujeta a un proceso de sopesar y confrontar.²⁰⁴ En contraste, lo que está sujeto a un proceso de sopesar y confrontar es el grado en que la medida contribuye a abordar este riesgo (y ese grado se sopesa y se confronta respecto del grado de restricción del comercio y la importancia del objetivo). Por lo tanto, lógicamente, la existencia de un riesgo tiene que determinarse *antes* de que ese ejercicio de sopesar y confrontar pueda tener lugar. Por consiguiente, no estamos de acuerdo con la afirmación de Türkiye de que el establecimiento de la existencia de un riesgo implica lógicamente establecer también la contribución de la medida.²⁰⁵ No es así. A modo de ejemplo, la cuestión de si la manipulación de amianto o la exposición a este entraña un riesgo de provocar cáncer es una cuestión fáctica/científica. Si la respuesta es afirmativa, entonces se puede examinar qué contribución hace la prohibición de la importación de amianto a la prevención de ese riesgo de cáncer; y sopesar esa contribución respecto del grado de restricción del comercio de tal prohibición y la importancia del objetivo de proteger a las personas contra el riesgo de cáncer. En otras palabras, la cuestión de si una medida determinada contribuye a la protección contra un riesgo —por no hablar de cuál es el grado de esa contribución— es una cuestión que, a nuestro juicio, solo se plantea si se ha establecido fácticamente que existe un riesgo.

7.103. Por consiguiente, a nuestro juicio, la cuestión de si existe un riesgo es lo primero que tiene que evaluar un grupo especial en esta primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b), ya que si el demandado no demuestra el riesgo del que se alega que protege la medida, no hay nada que una medida pueda o tenga que proteger. No hay ninguna base fáctica para la medida que explique su razón de ser y, por lo tanto, no puede haber un vínculo o relación entre la medida y el interés protegido.

7.104. Habiendo establecido que la existencia de un riesgo forma parte de la demostración en la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b), queremos hacer una observación más sobre la norma probatoria que se aplica a la demostración de la existencia de un riesgo. Observamos que el grupo especial en *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, en referencia a una serie de asuntos en los que se identificaba esa norma a los efectos de otros apartados del artículo XX, consideró que la demostración de un riesgo en el marco del artículo XX b) exige que el demandado "identifi[que] un cierto grado de probabilidad de que el supuesto riesgo existe".²⁰⁶ Así, ese grupo especial opinó que cuando:

Por supuesto, es axiomático que, cuando una medida trata de abordar el riesgo para el interés jurídico protegido (por ejemplo, la salud pública) e impone una restricción del comercio respecto de un producto determinado, ese producto determinado debe tener una conexión causal con el riesgo.

(Respuesta de Türkiye a las preguntas 25 y 26 del Grupo Especial, párrafo 1.116)

²⁰⁴ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Amianto*, párrafo 168.

²⁰⁵ Observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 55 del Grupo Especial, párrafo 1.6: "Por lo tanto, China exigiría al demandado demostrar en detalle la existencia de un riesgo y, como consecuencia lógica, también la contribución de la medida al respecto, pero privaría al Miembro demandado de la oportunidad de basarse en el grado limitado de restricción del comercio de una medida y la importancia relativa del objetivo de política perseguido como factores compensadores".

²⁰⁶ Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.170.

[U]na parte demandada afirme la existencia de un riesgo sin establecer un grado sustancial de probabilidad, de manera que el riesgo parezca ser teórico, abstracto o de otra forma hipotético, le resultará más difícil satisfacer la carga que le corresponde de probar que la medida impugnada fue adoptada para proteger de ese riesgo.²⁰⁷

7.105. Compartimos esta opinión. Por supuesto, los argumentos y las pruebas requeridos para establecer el riesgo dependerán de los hechos específicos del asunto.

7.106. Para concluir, constatamos que la parte demandada tiene que demostrar la existencia de un riesgo en la primera etapa del análisis en el marco del artículo XX b). En cuanto a la norma probatoria, la parte demandada debe identificar con un cierto grado de probabilidad que el supuesto riesgo existe. Procedemos ahora a aplicar este criterio a los hechos del asunto.

7.2.4.2.3.2 La cuestión de si Türkiye ha demostrado la existencia de un riesgo

7.107. Teniendo en cuenta su objetivo declarado de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte, Türkiye debe demostrar la existencia de un riesgo que vincule los productos abarcados/afectados por la medida con el objetivo de reducción de emisiones de CO₂.

7.108. Türkiye reconoce que los EV y los vehículos híbridos no contribuyen, a tenor de sus características físicas, a aumentar las emisiones de GEI.²⁰⁸ Sin embargo, según aduce Türkiye, la importación excesiva de esos vehículos es lo que crea el riesgo de que aumenten las emisiones de CO₂ /GEI. Türkiye señala que este riesgo tiene su origen en la dinámica económica y social asociada al desarrollo de la infraestructura de recarga.²⁰⁹ En otros lugares y con mucho menos detalle, Türkiye se refiere a los riesgos relacionados con la dependencia de las importaciones.²¹⁰ Abordamos estos dos riesgos sucesivamente.

Riesgo relacionado con la infraestructura de recarga

7.109. Türkiye sostiene que la disponibilidad de infraestructura de recarga es un factor clave que influye en las decisiones de los consumidores, y que la ausencia de esa infraestructura sigue siendo un importante obstáculo a la utilización de EV en Türkiye.²¹¹ Türkiye explica que los consumidores dudan a la hora de adquirir EV sin una infraestructura de recarga adecuada, mientras que los inversores en dicha infraestructura posponen su despliegue cuando la demanda de EV es insuficiente.²¹² Según Türkiye, habida cuenta de la realidad económica y de los incentivos económicos y sociales que sustentan el desarrollo de la infraestructura de recarga, la dependencia excesiva de los vehículos híbridos y los EV importados entraña el riesgo de que dicha infraestructura no se desarrolle de forma suficiente en Türkiye, lo que a su vez se traduciría en un nivel insuficiente de adquisición y utilización de este tipo vehículos.²¹³ Türkiye sostiene que el desarrollo de una rama

²⁰⁷ Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.171. Observamos que la constatación fue objeto de apelación sobre la base de que establece un criterio jurídico erróneo que exige "un grado sustancial de probabilidad". El Árbitro establecido de conformidad con el artículo 25 confirmó la constatación declarando lo siguiente:

[N]o consideramos que el Grupo Especial estableciera un criterio jurídico que exigiera un grado sustancial de probabilidad de riesgo para evaluar si una medida ha sido adoptada para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales, de conformidad con el artículo XX b). El Grupo Especial hizo referencia a un "grado sustancial de probabilidad" de existencia del riesgo alegado por la parte demandada, no como criterio jurídico propuesto, sino más bien como indicador de la existencia de un riesgo que no es meramente teórico, abstracto o hipotético. El Grupo Especial no excluyó la posibilidad de que la parte demandada todavía pudiera, a pesar de la falta de un "grado sustancial de probabilidad" de la existencia del supuesto riesgo, demostrar que una medida impugnada ha sido adoptada para proteger la salud y la vida de las personas en el sentido del artículo XX b)

(laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 6.110).

²⁰⁸ Respuesta de Türkiye a las preguntas 25 y 26 del Grupo Especial, párrafo 1.120; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.85.

²⁰⁹ Respuesta de Türkiye a las preguntas 25 y 26 del Grupo Especial, párrafo 1.120; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.85.

²¹⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.100; primera comunicación escrita, párrafos 2.74, 2.88 y 2.94; y declaración inicial en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 1.7.

²¹¹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.101.

²¹² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.87.

²¹³ Respuesta de Türkiye a las preguntas 25 y 26 del Grupo Especial, párrafo 1.120.

de producción nacional de EV es esencial para fomentar el desarrollo de una infraestructura de recarga adecuada²¹⁴, que los fabricantes nacionales son los principales inversores en dicha infraestructura en Türkiye²¹⁵ y que estos cuentan con incentivos especiales localizados para realizar esas inversiones, algo de lo que carecen los fabricantes extranjeros.²¹⁶

7.110. China sostiene que Türkiye no ha fundamentado la existencia de un riesgo, ni mucho menos ha establecido la existencia de un riesgo con "un grado sustancial de probabilidad".²¹⁷ A juicio de China, si bien las pruebas invocadas por Türkiye ponen de manifiesto, a lo sumo, la importancia de contar con una red de recarga suficiente, no respaldan la existencia de un vínculo adverso entre las importaciones de EV y los incentivos para la expansión de dicha red.²¹⁸ China sostiene asimismo que no existe riesgo de una utilización insuficiente por parte de los consumidores ni de que la infraestructura de recarga en Türkiye resulte inadecuada.²¹⁹ Por último, China cuestiona que los fabricantes nacionales sean los principales inversores en la infraestructura de recarga y señala que los incentivos para invertir en infraestructura están a disposición de todo tipo de inversores.²²⁰

7.111. Según nuestra interpretación del argumento de Türkiye, existe un riesgo de emisiones de CO₂ más elevadas (o no reducidas) como consecuencia de la utilización insuficiente de EV y vehículos híbridos por parte de los consumidores. La cadena causal que vincula este riesgo con las importaciones de EV y vehículos híbridos se basa en la siguiente lógica: en ausencia de infraestructura de recarga, los consumidores adquieren menos este tipo de vehículos. Los fabricantes nacionales de EV desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de la infraestructura de recarga y, por lo tanto, deben estar protegidos frente a las importaciones de EV y vehículos híbridos.

7.112. Comenzamos exponiendo algunos hechos en relación con el mercado turco de EV y vehículos híbridos y la infraestructura de recarga, según se desprenden de las pruebas presentadas por las partes. También señalamos que la infraestructura de recarga solo es pertinente para los vehículos que tienen una batería que puede recargarse. Por lo tanto, este argumento se aplica únicamente, además de a los EV, a los vehículos híbridos enchufables.²²¹ En primer lugar, en los tres últimos años ha habido un aumento significativo de las ventas de EV y de distintos tipos de vehículos híbridos en el mercado turco.²²² Según explica Türkiye:

Entre 2022 y 2024, las ventas de vehículos eléctricos de batería en Türkiye se multiplicaron por 37, mientras que la participación de estos vehículos en las ventas totales de automóviles de pasajeros creció del 0,53% en 2022 al 10,74%; los datos correspondientes a 2025 muestran un aumento adicional, de hasta casi el 18%. De manera similar, las ventas de vehículos híbridos casi se cuadruplicaron, elevando su participación en las nuevas ventas del 9% a casi el 19%; los datos actuales correspondientes a 2025 indican un aumento adicional, hasta aproximadamente el 26%. Por el contrario, el número de vehículos con motor de émbolo se ha estancado. Como porcentaje de las ventas totales de automóviles de pasajeros, la proporción de

²¹⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.74.

²¹⁵ Declaración inicial de la Türkiye en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 2.13; respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafos 1.101-1.102; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.85.

²¹⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.87; respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafos 1.101-1.102; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.85.

²¹⁷ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 17; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 71.

²¹⁸ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 72.

²¹⁹ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafos 6-9.

²²⁰ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 23; declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 28; y observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 58 del Grupo Especial, párrafos 19-21.

²²¹ La cuestión de si los automóviles de pasajeros híbridos enchufables quedan abarcados por la constatación de incompatibilidad en el marco al artículo II depende de si Türkiye los clasificaría en la subpartida 8703.90 con arreglo a la práctica de clasificación anterior a la actualización de 2017 del SA; véase el párrafo 7.73 *supra*.

²²² Annual Passenger Car Sales in Türkiye by Powertrain Type (2022-2024) (prueba documental TUR-104).

vehículos con motor de émbolo descendió del 90,24% en 2022 al 70% en 2024, e incluso hasta el 55% según los datos actuales correspondientes a 2025.²²³

7.113. En segundo lugar, en la actualidad, la infraestructura de recarga en Türkiye no es ni insuficiente ni inadecuada, es decir, no hay un estrangulamiento de la infraestructura.²²⁴ De hecho, según informa la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye, el país tiene una proporción mucho más elevada de automóviles eléctricos por tomacorriente que el promedio en otros países europeos.²²⁵

7.114. En tercer lugar, la inversión en infraestructura de recarga está abierta a todas las empresas (incluidas las extranjeras), excepto las empresas de electricidad, ya que la legislación no les permite explotar una red de recarga.²²⁶ El "Reglamento relativo a los Servicios de Recarga", adoptado en 2022, establece un requisito de licencia para los operadores de redes de recarga.²²⁷ Existen diversos programas de incentivos gubernamentales que apoyan las inversiones en este sector.²²⁸ Entre ellos destaca el Programa de Donaciones para Centros de Recarga Rápida, que ofrece donaciones no reembolsables a los inversores para la instalación de estaciones de recarga rápida, con asignaciones presupuestarias específicas orientadas al despliegue de esas estaciones en múltiples ubicaciones de las 81 provincias del país.²²⁹ Todos los programas de inversión están abiertos a las empresas nacionales y extranjeras.²³⁰

7.115. En cuarto lugar, en la actualidad hay un total de 176 inversores en infraestructuras de recarga, que pertenecen a una gran diversidad de entidades comerciales.²³¹ Los tres principales inversores, en función del número total de tomacorrientes, tienen cuotas de mercado del 13,8%, el 7,3% y el 6,2%.²³² De estos tres inversores, uno (Trugo, con una cuota de mercado del 7,3%) es una filial de propiedad exclusiva del fabricante turco de automóviles TOGG; otro (Zes, con una cuota de mercado del 13,8%) es una filial de una sociedad holding que, a su vez, es propietaria el 19% de TOGG; y el tercero (Eşarj, con una cuota de mercado del 6,2%) es propiedad exclusiva de una empresa del sector energético a su vez controlada por una sociedad holding que mantiene una participación en el capital de TEMSA, empresa que fabrica autobuses eléctricos.²³³

7.116. En este contexto fáctico, comenzamos por el final de la cadena causal sugerida por Türkiye y, en primer lugar, procedemos a examinar la afirmación de Türkiye de que existe el riesgo de que los consumidores turcos no compren EV y vehículos híbridos debido a la falta de infraestructura de recarga en el país. Observamos, en primer lugar, que en la actualidad no existe tal falta en Türkiye,

²²³ Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.16.

²²⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 61 del Grupo Especial, párrafo 1.25.

²²⁵ EMRA, Electric Vehicles and Charging Infrastructure Projection (April 2024) (Turkish Energy Market Regulation Authority Report) (prueba documental TUR-102), página 2: "El número de vehículos eléctricos por tomacorriente en nuestro país es de 5,4. Esta proporción es de 13,75 en promedio en los países europeos, lo que indica que nuestro país se encuentra en una posición favorable en cuanto al número de vehículos eléctricos por tomacorriente." Véanse también las observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 60 del Grupo Especial, párrafo 22.

²²⁶ Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.20 (donde se hace referencia al artículo 4.4 de Regulation on Charging Services, Official Gazette No. 32701 (23 October 2024) (last amendment) (Reglamento relativo a los Servicios de Recarga) (prueba documental TUR-30)).

²²⁷ Reglamento relativo a los Servicios de Recarga (prueba documental TUR-30).

²²⁸ Respuestas de Türkiye a las preguntas 60, párrafo 1.24, y 64, párrafo 1.33, del Grupo Especial.

²²⁹ Respuesta de Türkiye's a la pregunta 64 del Grupo Especial, párrafo 1.32; Regulation on the Technological Product Investment Support Programme, Official Gazette No. 31786, 22 March 2022 (last amendment)(prueba documental TUR-109); Ministry of Industry and Technology, About the Technological Product Investment Support Program, Amendments to the Regulation, Circular Regulation, Official Gazette No. 32701 (23 October 2024) (last amendment) (prueba documental TUR-34).

²³⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 64 del Grupo Especial, párrafos 1.32 y 1.34.

²³¹ Informe de la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye, página 1: Un examen del perfil de las empresas titulares de licencias muestra que han adquirido cuota de mercado fabricantes de vehículos o distribuidores de automotores, sociedades holding nacionales, empresas del sector de la distribución de combustibles, cadenas de supermercados y restaurantes, así como numerosas empresas emergentes que contribuirán al desarrollo y al dinamismo en los sectores de la automoción y el software. De cara al próximo período, nuestra institución continuará concediendo licencias de operador de redes de recarga a las empresas que las soliciten y cumplan los requisitos establecidos en materia de licencias.

²³² Respuesta de Türkiye a la pregunta 58 del Grupo Especial, párrafo 1.19.

²³³ Energy Market Regulation Authority, Statistical data on charging network capacity (August 2025)(prueba documental TUR-95).

como se indica en el párrafo 7.113 *supra*. La afirmación de Türkiye de que la falta de infraestructura de recarga "sigue siendo un obstáculo importante a la utilización de EV en Türkiye" es, por lo tanto, infundada.²³⁴

7.117. Es evidente que la infraestructura deberá ampliarse a medida que sigan aumentando las ventas de EV y vehículos híbridos en Türkiye. Sin embargo, a nuestro entender, Türkiye no ha demostrado que "existe un riesgo generalizado de un 'estrangulamiento de la infraestructura' —en particular, de una infraestructura de recarga insuficientemente desarrollada— que impediría que se sigan utilizando EV".²³⁵ Esta afirmación se basa en dos premisas: i) que los consumidores se abstendrían de adquirir EV o vehículos híbridos a causa del estrangulamiento de la infraestructura y ii) que en el futuro se produciría dicho estrangulamiento. Ya albergamos ciertas dudas con respecto a la primera premisa, a saber, la tesis de Türkiye de que "la disponibilidad de infraestructura de recarga es un factor clave que influye en las decisiones de compra de los consumidores".²³⁶ Las pruebas presentadas por Türkiye sugieren que otros factores pueden ser igualmente relevantes, entre ellos la disponibilidad y el precio de los EV y los vehículos híbridos.²³⁷ En cualquier caso, no apreciamos indicios que respalden la segunda premisa, a saber, la existencia de un riesgo futuro de que la infraestructura de recarga no se desarrolle en Türkiye. A este respecto, observamos que Türkiye hace referencia a un fallo del mercado en el sector de la infraestructura de recarga.²³⁸ Tal fallo del mercado puede haber existido en el pasado. De hecho, en un informe del Banco Mundial de 2023 sobre el desarrollo de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y los incentivos para apoyar la ampliación de las tecnologías de la electromovilidad en Türkiye se señala lo siguiente:

El sector de la infraestructura de recarga en Türkiye se enfrenta actualmente al dilema del huevo o la gallina. Por un lado, son pocas las empresas privadas que amplían la red pública de recarga pública, debido al reducido número de propietarios de EV y a un entorno normativo incierto. Por otro, pocos clientes compran EV a causa de sus elevados precios, la falta de infraestructura básica de recarga y la preocupación por la disponibilidad de energía suficiente para completar los desplazamientos. Además de las medidas de política pública, los programas de inversiones o de incentivos estatales pueden contribuir en una primera etapa a romper ese ciclo y transmitir una señal inequívoca del compromiso del Gobierno con el desarrollo del mercado de EV.²³⁹

7.118. Consideramos que Türkiye ha hecho exactamente lo que se sugirió en ese informe de 2023 para abordar el posible fallo del mercado. Ha establecido programas de incentivos gubernamentales y ha reforzado la certidumbre del marco normativo para los inversores mediante la adopción del Reglamento relativo a los Servicios de Recarga y de otras disposiciones legales.²⁴⁰ A nuestro

²³⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.101.

²³⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 61 del Grupo Especial, párrafo 1.25.

²³⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.101.

²³⁷ Véase Deloitte, 2024 Global Automotive Consumer Study, Key Findings: Türkiye (March 2024) (prueba documental TUR-29). En este estudio, el costo se cita como un factor cuando menos equivalente a la preocupación directamente relacionada con la recarga (diapositiva 10). Véase también Exro Industry Insights, "Barriers to Electric Vehicle Adoption in 2022" (prueba documental TUR-47), que parece ser un estudio centrado en el mercado estadounidense que identifica la infraestructura de recarga como la principal fuente de preocupación, y que también señala como aspectos problemáticos el rendimiento, la disponibilidad y la asequibilidad. Véase también McKinsey & Company, ACES 2019 survey: Can established auto manufacturers meet customer expectations for ACES? (February 2020) (prueba documental TUR-48). En este estudio se analiza el mercado desde el punto de vista de los fabricantes de equipos originales y se constata, entre otras cosas, que la mayoría de los consumidores no están dispuestos a pagar una prima por los EV y que los consumidores rurales son los más reacios a pagar esa prima (páginas 4 y 7).

²³⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.87.

²³⁹ World bank, Türkiye E-mobility Program, Deployment of Electric Vehicle Charging Infrastructure and Incentives to Support the Scale-Up of Electromobility Technologies in Türkiye (23 February 2023) (prueba documental TUR-23), página 96.

²⁴⁰ La Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye hace referencia a la normativa adoptada para permitir que todos los vehículos eléctricos con un tipo de enchufe compatible con las unidades de recarga situadas en las estaciones de recarga puedan acceder a los servicios de recarga, y formula la siguiente valoración:

En nuestro país, la prestación de servicios de recarga para todos los vehículos, con independencia de su marca y modelo, siempre que dispongan de un enchufe compatible con las unidades de carga instaladas en las estaciones, ha favorecido el uso eficiente de estas infraestructuras y la adecuada utilización de los recursos nacionales en las inversiones que deben efectuarse.

(Véase el informe de la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye, página 2)

entender, el hecho de que actualmente haya 176 inversores en el sector de la infraestructura de recarga, junto con el notable aumento de las ventas de EV y vehículos híbridos, demuestra el éxito de esas medidas.²⁴¹ De hecho, según observa la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye:

Tras la aplicación de la legislación subsidiaria por nuestra institución, las solicitudes de licencia han comenzado a ser aceptadas. Los inversores están mostrando un notable interés en este sector. En este sentido, mientras que antes de la creación del marco jurídico que regula las actividades de prestación de servicios de recarga únicamente operaban en el mercado 5 empresas, en la actualidad son ya 176 las empresas que desarrollan esta actividad.²⁴²

7.119. Sobre la base de este dato, consideramos que Türkiye no ha demostrado que hay un riesgo de estrangulamiento de la infraestructura en el futuro. Así pues, ese riesgo es meramente hipotético.

7.120. A continuación, pasamos a abordar la afirmación de Türkiye de que los fabricantes nacionales de EV son fundamentales para desarrollar la infraestructura de recarga. Recordamos que estamos examinando el riesgo de que las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumenten o no puedan reducirse como consecuencia de una utilización insuficiente por parte de los consumidores, atribuible a la falta de infraestructura de recarga. Desde esta perspectiva de riesgo, el análisis del siguiente eslabón del razonamiento de Türkiye relativo a la cadena causal se centra en el riesgo de que la infraestructura de recarga *no* se construiría debido al papel "clave" atribuido a la rama de producción nacional de EV como inversor en dicha infraestructura.

7.121. Türkiye sostiene que los fabricantes nacionales de EV son los principales inversores en la infraestructura de recarga en el país, y hace referencia a los tres principales inversores en esa infraestructura que se han descrito anteriormente. Aceptando, a efectos de argumentación, que la industria automotriz turca está representada por esos tres inversores²⁴³, reconocemos que las tres empresas son las "principales" en la medida en que tienen las mayores cuotas de mercado. No obstante, el mercado parece ser altamente competitivo y fragmentado, y la cuota de mercado conjunta de las tres empresas es inferior al 30%. Más del 70% de las inversiones proceden de otras empresas que actualmente son 173 (sin contar las tres principales). Además, Türkiye argumenta que los fabricantes nacionales de EV tienen incentivos especiales para invertir, de los que carecen los fabricantes extranjeros. Observamos que la demanda de EV genera los mismos incentivos de mercado para todos los inversores, ya sean extranjeros o nacionales. Del mismo modo, los incentivos gubernamentales ofrecidos en Türkiye se aplican por igual a empresas nacionales y extranjeras. Por último, en la medida en que existan incentivos "localizados"²⁴⁴, estos beneficiarían, como

²⁴¹ Türkiye sostiene que este éxito se debe, entre otras cosas, a los derechos adicionales (véase la respuesta de Türkiye a la pregunta 61 del Grupo Especial, párrafo 1.26: "Estos hechos también proporcionan pruebas observables de que los derechos adicionales, combinados con el amplio abanico de incentivos a los EV descritos en comunicaciones anteriores, ya están contribuyendo a la transición hacia una industria turca de vehículos verdes"). No encontramos respaldo a esta tesis. Según la lógica de Türkiye, el primer "paso intermedio" para que los derechos adicionales permitan alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ es que ejerzan un efecto protector sobre la rama de producción nacional. De existir tal efecto, cabría esperar que la producción y las ventas nacionales crecieran a un ritmo superior al de las importaciones. Esto se reflejaría en la relación entre las importaciones y las ventas en el mercado interno. Sin embargo, según podemos observar, esta relación se ha mantenido constantemente por encima del 80%, por lo que respecta a todos los EV y vehículos híbridos, y del 73% por lo que respecta únicamente a los EV y los híbridos enchufables, para las importaciones desde que se establecieron los derechos adicionales en 2023, e incluso ha aumentado significativamente en 2025 (datos parciales hasta septiembre), hasta el 84,6% y el 85,2%, respectivamente (véanse los datos sobre ventas al por menor de automóviles (2022-2025) (ICC) (prueba documental TUR-108)). Observamos a este respecto que, en la medida en que la proporción de vehículos importados desde China ha disminuido, las importaciones procedentes de los socios de Türkiye en ACR parecen haber adquirido cuota de mercado. Sin embargo, al no existir ningún efecto protector sobre la rama de producción nacional, los derechos adicionales no pueden explicar el éxito antes descrito.

²⁴² Informe de la Autoridad de Reglamentación del Mercado de la Energía de Türkiye, página 2.

²⁴³ Estamos de acuerdo con China en que Türkiye no ha aportado prueba alguna de que Eşarj o Zes estén controladas por fabricantes nacionales de automóviles y en que, por tanto, no hay ninguna razón para suponer que las decisiones en materia de inversión reflejan las de un productor nacional de vehículos (Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 58 del Grupo Especial, párrafo 20).

²⁴⁴ Türkiye describe esos incentivos de la siguiente manera:

La producción nacional de EV conecta la capacidad industrial con las necesidades de movilidad, promueve la autosuficiencia tecnológica y fortalece la resiliencia del entorno nacional, sentando las bases para un ecosistema de transporte sostenible. Los productores nacionales de EV cuentan

mínimo, a todos los operadores económicos nacionales por igual. No hay nada que diferencie a los fabricantes nacionales de EV. A la luz de lo anterior, el riesgo de que no se construya infraestructura de recarga debido al papel atribuido a la rama de producción nacional de EV como inversor en dicha infraestructura, resulta meramente hipotético.

7.122. Sobre la base de las consideraciones anteriores, constatamos que Türkiye no ha demostrado la existencia de un riesgo de que las emisiones de CO₂ aumenten o no puedan reducirse sobre la base del argumento que ha esgrimido en relación con la cadena causal.

7.123. Si bien terminamos el análisis aquí, deseamos señalar una preocupación sistémica que tenemos con respecto al primer eslabón de esta cadena causal, es decir, la importación de EV y vehículos híbridos. La función que desempeñan esos vehículos en el razonamiento relativo a la cadena causal de Türkiye es que compiten con la rama de producción nacional de EV que, según aduce Türkiye, debe ser protegida de la competencia extranjera para poder invertir en infraestructura de recarga. Nos resulta problemático que se trate precisamente de los mismos productos cuya adquisición Türkiye desea fomentar entre los consumidores con el fin de reducir las emisiones de CO₂ y que el único "riesgo" que presenten es que compiten con los productos nacionales. Albergamos preocupaciones sistémicas respecto de la aceptación de que la competencia de las importaciones se integre en una lógica de cadena causal del "riesgo", como sugiere Türkiye.²⁴⁵ Observamos que esta no es la primera vez que un Miembro trata de justificar medidas de protección de la rama de producción nacional alegando que es necesario crear una capacidad de fabricación nacional adecuada para alcanzar un objetivo legítimo, como la protección del medio ambiente o el desarrollo social y económico.²⁴⁶ En todos estos casos el fundamento de ese argumento ha sido examinado por grupos especiales, y no tenemos constancia de ningún caso en el que esa justificación haya sido aceptada. De conformidad con los enfoques de esos grupos especiales anteriores, hemos examinado el argumento de Türkiye sobre la relación causal. Hemos constatado que Türkiye no ha logrado demostrar otros eslabones de su cadena causal. En consecuencia, podemos dejar sin responder la cuestión de si el primero de los eslabones, relativo a la competencia de las importaciones, constituye una base válida para una cadena causal del riesgo.

7.124. Por las razones expuestas, constatamos que Türkiye no ha demostrado que la importación de EV y vehículos híbridos cree un riesgo de emisiones de CO₂ más elevadas (o no reducidas) relacionadas con la infraestructura de recarga.

Riesgos relacionados con la dependencia de las importaciones

7.125. Pasamos ahora a examinar los riesgos que Türkiye identifica como derivados de la dependencia de las importaciones en el sector de los EV y los vehículos híbridos.

7.126. En su primera comunicación escrita, Türkiye afirma que la emergencia climática requiere el uso de todos los instrumentos de política disponibles, y que ningún país debería tener que depender exclusivamente de las importaciones para alcanzar sus objetivos ambientales.²⁴⁷ Refiriéndose a la versión original de los derechos adicionales (que, como se indica más arriba, solo se aplicaba a los EV y los vehículos híbridos de origen chino), Türkiye sostiene también que la excesiva dependencia de las importaciones de EV chinos socava la capacidad nacional para controlar este sector estratégico, lo que puede crear vulnerabilidades en las cadenas de suministro y el progreso tecnológico. En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Türkiye confirma que esta cuestión es

además con un conocimiento más profundo y amplio de los objetivos económicos y medioambientales más generales definidos por el Gobierno, lo que favorece la adopción de estrategias integradas que incluyen el despliegue de infraestructura. Asimismo, los fabricantes nacionales se encuentran en mejor posición que los radicados en el extranjero para adaptar los vehículos a las redes eléctricas locales y a los diseños y urbanos.

(Respuesta de Türkiye a la pregunta 60 del Grupo Especial, párrafo 1.22).

Más bien, consideramos que estos factores son ventajas comparativas que los fabricantes nacionales de EV pueden —o no— tener en el mercado turco.

²⁴⁵ Desde nuestra perspectiva, los acuerdos abarcados prevén remedios concretos para hacer frente al daño causado por la competencia de las importaciones, cuando esa competencia es desleal o cuando causa o amenaza causar un daño grave.

²⁴⁶ Véanse, en particular, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, *UE - Paquete energético, Brasil - Tributación*, *India - Células solares*, *China - Tierras raras* y *China - Materias primas*; más recientemente, *Estados Unidos - IRA (China)*.

²⁴⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.88.

distinta del argumento de Türkiye sobre la importancia del desarrollo de la infraestructura, pero, al igual que este último, se refiere al objetivo más amplio que persigue Türkiye de desarrollar la industria nacional del vehículos verdes mediante la promoción de la producción y el consumo nacionales de vehículos eléctricos e híbridos.²⁴⁸ Türkiye explica que la referencia a las vulnerabilidades de la cadena de suministro ilustra uno de los riesgos asociados a la excesiva dependencia de las importaciones para alcanzar los objetivos de desarrollo; y que ha sostenido sistemáticamente que la dependencia exclusiva de la tecnología de los EV extranjeros puede dar lugar a problemas relacionados con la producción, como la volatilidad de los precios, el acceso limitado a la tecnología y las perturbaciones de la cadena de suministro en Türkiye.²⁴⁹

7.127. China sostiene que el argumento de Türkiye es totalmente especulativo, ya que no da fundamento alguno de la existencia de esos riesgos. Además, China considera que, en cualquier caso, esos supuestos riesgos no estarían comprendidos en el ámbito de aplicación del apartado b).²⁵⁰

7.128. Entendemos que Türkiye ha formulado estos argumentos como defensa al amparo del artículo XX b) y, por lo tanto, procedemos a examinar si Türkiye ha demostrado la existencia de un riesgo de aumento o no reducción de las emisiones de CO₂ vinculadas a la importación de los EV y vehículos híbridos sujetos a los derechos adicionales.

7.129. Observamos que Türkiye no ha fundamentado su referencia a ninguno de los supuestos riesgos, ni presentado prueba alguna. Por consiguiente, estos riesgos son meramente hipotéticos. Además, y análogamente a nuestra preocupación con respecto a calificar la competencia de las importaciones como un factor válido en una cadena causal del riesgo, tenemos dudas acerca de si la dependencia de las importaciones y las posibles consecuencias de ella deben calificarse como riesgo. Observamos que el grupo especial que se ocupó del asunto *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* tuvo dudas similares. En ese caso, Türkiye invocó el artículo XX b) para justificar una prescripción de localización para los productos farmacéuticos alegando que existía un riesgo de escasez a largo plazo en el suministro de productos seguros, eficaces y asequibles de este tipo. El grupo especial constató que ese riesgo era meramente hipotético.²⁵¹ A continuación, añadió la siguiente observación:

Además de ser meramente hipotética, la situación descrita por Turquía en la presente diferencia se caracteriza por un nivel de generalidad temporal y sectorial que está en contradicción con el concepto de riesgo en el sentido del artículo XX b). De hecho, la generalidad del argumento de Turquía es tal que el riesgo identificado por ese país podría estar presente en cualquier sector y afectar a cualquier mercado. En rigor, Turquía se refiere a circunstancias económicas generales que no son específicas del sector farmacéutico, y no son específicas de Turquía (como las fluctuaciones cambiarias). La generalidad del argumento subyacente de Turquía llevaría a la conclusión de que hay un riesgo permanente de escasez de productos que afecta a todos y cada uno de los sectores de la economía de cualquier Miembro de la OMC. Siguiendo la lógica del argumento de Turquía, la liberalización del comercio internacional de los productos y sectores que son necesarios para la protección de la salud y la vida de las personas crea un riesgo permanente para la salud y la vida de las personas en el marco del artículo XX b).²⁵²

7.130. Compartimos la opinión del grupo especial y, por las razones expuestas, constatamos que Türkiye no ha demostrado que la importación de EV y vehículos híbridos cree un riesgo de emisiones de CO₂ más elevadas (o no reducidas) relacionadas con la dependencia de las importaciones.

7.131. En conclusión, constatamos que Türkiye no ha demostrado la existencia de un riesgo de aumento o no reducción de las emisiones de CO₂ derivado de la importación de EV y vehículos híbridos. Como hemos señalado antes, si un demandado no demuestra el riesgo contra el que alega que la medida protege, no hay nada contra lo que una medida pueda y deba proteger y, por lo tanto, no puede haber un vínculo o relación entre la medida y el interés protegido. Por esta razón, no

²⁴⁸ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.99.

²⁴⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial, párrafo 1.100.

²⁵⁰ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 74.

²⁵¹ Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.177.

²⁵² Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.178 (no se reproducen las notas de pie de página).

vemos la necesidad de continuar el análisis en esta primera etapa de conformidad con el artículo XX b). Habida cuenta de ello, tampoco es necesario que abordemos la segunda cuestión relativa al criterio jurídico en esta primera etapa del análisis del artículo XX b), que se refiere al criterio pertinente para establecer que una medida está destinada a proteger un interés declarado.

7.132. Además, dado que no existe ningún vínculo o relación entre la medida y el interés protegido, no es necesario pasar a abordar la prueba de necesidad.

7.2.4.2.3.3 Conclusión sobre el artículo XX b)

7.133. Dado que Türkiye no ha demostrado la existencia de un riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales, constatamos que la incompatibilidad de los derechos adicionales con los artículos II.1 b) y II.1 a) no está justificada provisionalmente al amparo del artículo XX b).

7.2.4.3 Artículo XX g)

7.134. Como se ha señalado *supra*, sobre la base del mismo razonamiento, es decir, que los derechos adicionales contribuyen al objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte, Türkiye también invoca una defensa al amparo del artículo XX g).

7.2.4.3.1 Criterio jurídico

7.135. Recordamos que el apartado g) abarca las medidas i) relativas a la conservación de los recursos naturales, ii) a condición de que tales medidas se apliquen conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales.

7.136. No hay controversia entre las partes en cuanto al criterio jurídico. Con respecto al primer elemento, ambas aceptan en particular que el examen de la cuestión de si una medida puede considerarse "relativa" a la conservación de los recursos naturales requerirá establecer que hay una "auténtica y estrecha relación de medios y fines".²⁵³ Con respecto al segundo elemento, ambas partes reconocen que las restricciones a la producción o al consumo nacionales deben ser "imparciales"²⁵⁴, y China pone de relieve que las restricciones deben ser "actuales".²⁵⁵

7.137. No vemos ninguna razón para discrepar de este criterio jurídico y abordamos los dos elementos sucesivamente.

7.2.4.3.2 Relativas a la conservación de los recursos naturales

7.138. Türkiye sostiene que el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte está comprendido en la gama de políticas que guardan relación con la conservación de los recursos naturales. Türkiye hace referencia a este respecto a órganos resolutorios anteriores que han reconocido que una amplia gama de políticas están comprendidas en el ámbito de las medidas que

²⁵³ Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.90; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.44. Observamos que Türkiye y algunos terceros han comparado esto con la prueba de necesidad requerida en virtud del artículo XX b), véanse la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.46 y 2.115; la comunicación del Canadá en calidad de tercero, párrafo 19; y la comunicación de la Unión Europea en calidad de tercero, párrafo 39. Señalamos que estamos obligados a aplicar cada prueba en sus propios términos. Por lo tanto no vemos la necesidad de formular observaciones sobre esa comparación (véanse también la declaración del Canadá en calidad de tercero, párrafo 14; y la declaración de Noruega en calidad de tercero, párrafo 11).

²⁵⁴ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 24; primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.45; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 107.

²⁵⁵ Declaración inicial de China en la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, párrafo 34. Véase también la declaración de Suiza en calidad de tercero, párrafo 16 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.92):

[...] no bastaría que la producción o el consumo nacionales queden sujetos a una posible limitación en algún momento futuro indeterminado"; debe ser "una restricción 'verdadera' a la producción o al consumo nacionales". Dicho de otro modo, "esas restricciones deben imponer limitaciones efectivas a la producción o al consumo nacionales y actuar por tanto para reforzar y complementar las restricciones impuestas al comercio internacional"

(no se reproducen las notas de pie de página).

guardan relación con la conservación de los recursos naturales, y en particular a los grupos especiales que examinaron los asuntos *UE - Aceite de palma*, los cuales reconocieron específicamente que el objetivo de limitar determinadas emisiones de GEI está comprendido en ese ámbito.²⁵⁶ China no cuestiona el argumento de Türkiye.

7.139. Estamos de acuerdo con Türkiye en que la reducción de las emisiones de CO₂ puede ser considerada un objetivo destinado a la conservación de los recursos naturales. Se ha establecido firmemente en asuntos anteriores que la preservación del medio ambiente está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo XX g).²⁵⁷ Además, el Órgano de Apelación ha sostenido que los términos "recursos naturales agotables" deben leerse "a la luz de las preocupaciones contemporáneas de la Comunidad de naciones por la protección y conservación del medio humano".²⁵⁸ Siguiendo la línea de estos de asuntos, en *UE - Aceite de palma* los grupos especiales reconocieron que el objetivo de limitar el riesgo de determinadas emisiones de GEI está comprendido en el ámbito de aplicación del artículo XX g). Como se ha señalado *supra*, estos grupos especiales consideraron que "el calentamiento global y el cambio climático representan una de las mayores amenazas para la vida y la salud en el planeta".²⁵⁹ Como también se ha señalado *supra*, los esfuerzos multilaterales para luchar contra el cambio climático, a los que Türkiye hace referencia y en los que participa activamente, confirman la amenaza que el cambio climático presenta para el medio ambiente y también demuestran la importancia que la comunidad internacional atribuye a hacer frente a esta amenaza.²⁶⁰

7.140. En cuanto a la cuestión de si los derechos adicionales pueden considerarse "relativos" a ese objetivo, ambas partes remiten a los argumentos que han presentado respecto de la prueba de diseño o de necesidad en el marco del artículo XX b). Para Türkiye, estos argumentos satisfacen necesariamente el criterio de demostrar una "auténtica y estrecha relación de medios y fines".²⁶¹ China considera que su refutación de los argumentos de Türkiye en el marco del artículo XX b) también se aplica a este respecto.²⁶²

7.141. Estamos de acuerdo con las partes en que los mismos argumentos que se han examinado *supra* en relación con el artículo XX b) son pertinentes para la cuestión de si hay una auténtica y estrecha relación de medios y fines y si, por lo tanto, la medida puede considerarse "relativa" a la conservación de los recursos naturales en el sentido del artículo XX g). Como hemos declarado *supra*, no vemos un vínculo o relación entre los derechos adicionales y el objetivo de Türkiye de reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte. Esto se debe a que Türkiye no ha demostrado que exista algún riesgo de que las emisiones de CO₂ aumenten o no se reduzcan que pueda vincularse a la importación de EV y vehículos híbridos. Reconocemos que el criterio jurídico del artículo XX g) no exige la demostración de la existencia de un riesgo. Sin embargo, como hemos señalado *supra*, cuando no hay ninguna base fáctica para una medida que explique su razón de ser, no puede haber un vínculo o relación entre la medida y el interés declarado, ni mucho menos una "auténtica y estrecha relación de medios y fines". En el contexto del artículo XX g), por lo tanto, una medida no puede ser "relativa" a la conservación de los recursos naturales si no hay una explicación fáctica de por qué esa medida se refiere a los *productos específicos* en cuestión. Por lo tanto, constatamos que los derechos adicionales no pueden considerarse "relativos" al objetivo de reducir las emisiones de CO₂.

²⁵⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.109 y 2.110.

²⁵⁷ Informes del Órgano de Apelación, *China - Materias primas*, párrafo 355; e informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafo 7.1083, y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.1075.

²⁵⁸ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 129.

²⁵⁹ Informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafos 7.290 y 7.1093; y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.281 y 7.1085.

²⁶⁰ Véanse también la respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 18; la respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafos 25-27; la respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 25; la respuesta del Japón en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafos 16, 17; la declaración de Singapur en calidad de tercero, párrafo 13; y la respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 9 del Grupo Especial, párrafo 15.

²⁶¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.115.

²⁶² Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 33.

7.2.4.3.3 Se apliquen conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales

7.142. Como ya hemos concluido que los derechos adicionales no son "relativos" a la conservación de los recursos naturales, no hay necesidad de pasar a la segunda etapa del análisis, que nos exige establecer que la medida se aplica conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales.

7.143. Dicho esto, observamos que Türkiye no ha señalado ninguna restricción a la producción o al consumo nacionales de EV y vehículos híbridos. De hecho, como Türkiye señala correctamente, esas restricciones no tendrían ningún sentido, puesto que el "uso de los vehículos eléctricos e híbridos tiene que ser alentado".²⁶³ A nuestro juicio, esto demuestra que las medidas que tratan de lograr un objetivo legítimo restringiendo la importación de un producto para proteger a los productores nacionales de ese producto están en contradicción con la lógica fundamental del artículo XX g) y, por lo tanto, no pueden justificarse al amparo de este.

7.2.4.3.4 Conclusión sobre el artículo XX g)

7.144. Sobre la base de lo anterior, constatamos que Türkiye no ha demostrado que la incompatibilidad de los derechos adicionales con los artículos II.1 b) y II.1 a) esté justificada en virtud del artículo XX g).

7.2.4.4 Conclusión

7.145. Hemos examinado la cuestión de si la incompatibilidad con los artículos II.1 b) y II.1 a) está justificada en virtud de los artículos XX b) o g) y hemos concluido que no es así. Con respecto a los productos abarcados por esa constatación de incompatibilidad, por lo tanto, no habría necesidad de proceder a examinar la alegación al amparo del artículo I.1, puesto que la diferencia ya está resuelta. Sin embargo, como se ha señalado *supra*, los vehículos con motor de émbolo no están abarcados por esta constatación, como tampoco lo están aquellos vehículos híbridos que no habrían estado clasificados en las 34 líneas arancelarias específicas del 2002 enumeradas en el cuadro 3 *supra*. Con respecto a estos productos, por lo tanto, es necesaria una constatación en el marco del artículo I.1 para resolver la diferencia. En consecuencia, pasamos ahora a examinar la alegación formulada por China al amparo de artículo I.1.

7.2.5 Alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994

7.146. China sostiene que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994 porque no se aplican a las importaciones procedentes de todos los Miembros.²⁶⁴ La exposición de China de su alegación al amparo del artículo I se refería inicialmente a la versión original de los derechos adicionales. China reformuló la exposición de su alegación una vez que entró en vigor la versión modificada, que es la que estamos examinando.

7.147. Türkiye no discute que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1. Invoca la misma defensa al amparo de los artículos XX b) y g) examinada *supra*, y también incorpora por referencia sus argumentos basados en el artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación aducidos anteriormente con respecto al IPLS.²⁶⁵

7.148. Antes de examinar el contenido sustantivo de la alegación y las defensas, abordamos una cuestión preliminar relacionada con la oportuna presentación y la evolución de los argumentos de las partes tras la adopción de la versión actual de los derechos adicionales.

7.2.5.1 Admisibilidad de los argumentos de las partes

7.149. Türkiye sostiene que el argumento de China en el marco del artículo I con respecto a la versión actual de los derechos adicionales constituye una esencia y un fundamento totalmente

²⁶³ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.97 (no se reproduce el resalte).

²⁶⁴ Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 4.

²⁶⁵ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.29 y 2.64.

nuevos de la alegación de China al amparo del artículo I.²⁶⁶ Türkiye también sugiere que China presenta este argumento demasiado tarde, puesto que podría haberlo aducido ya con respecto a la versión original de la medida, que también eximía a los socios en ACR.²⁶⁷

7.150. China, por su parte, considera que es insuficiente, a efectos de la carga de la prueba, incorporar argumentos por referencia, como hace Türkiye en el caso del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación.²⁶⁸ China también sostiene que la defensa de Türkiye a este respecto es extemporánea, en la medida en que Türkiye debió haberla planteado en su primera comunicación escrita y haber presentado una defensa plena en su segunda comunicación escrita.²⁶⁹

7.151. Nos ocupamos primero de la cuestión de la oportuna presentación/el cambio de la naturaleza de los argumentos de las partes. Recordamos que la versión modificada actual de los derechos adicionales no entró en vigor hasta poco antes de la primera reunión del Grupo Especial. Difiere de la versión original, entre otras cosas, en cuanto a su alcance: mientras que los derechos adicionales se aplicaban antes solo a los vehículos originarios de China, ahora se aplican también a los vehículos de otro origen. Solo los socios de Türkiye en ACR están exentos de los derechos adicionales.

7.152. Recordamos además que ni las partes ni nosotros consideramos que la esencia de la medida haya cambiado desde el establecimiento del grupo especial, que es el motivo por el que la versión modificada actual de los derechos adicionales está incluida en nuestro mandato. Habida cuenta de esto, tendría poco sentido que, dentro de los límites de nuestro mandato, procediéramos al examen de la medida (como han solicitado las partes) pero no permitiéramos a las partes ajustar sus argumentos a los cambios de la medida.

7.153. Por lo tanto, consideramos que para desempeñar plenamente las funciones que nos corresponden de conformidad con el ESD, no solo estamos facultados, sino obligados, a examinar los nuevos argumentos de China y las nuevas defensas de Türkiye, siempre que guarden relación con aspectos de la medida que surgieron solo a causa de su modificación. Observamos en este contexto que no existía motivo alguno para que cualquiera de las partes planteara estos argumentos/defensas específicos antes de que se introdujera la nueva medida, dado que se refieren a aspectos de la medida que solo se concretaron después de la modificación de esta.

7.154. Pasamos a continuación al argumento de China relativo al hecho de que Türkiye ha incorporado por referencia la defensa al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación que presenta en el contexto del IPLS. No consideramos que China excluya, como cuestión de principio, la posibilidad de que una parte incorpore argumentos por referencia. Antes bien, entendemos que lo que China sostiene es que, dado de que el IPLS y los derechos adicionales son medidas diferentes, estos argumentos no pueden simplemente ser los mismos, sino que deben adaptarse a la medida en litigio específica. A nuestro juicio, que China tenga razón a este respecto depende de lo que el criterio jurídico del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación exija a Türkiye demostrar. Este es un debate entre las partes que abordamos *infra* en la sección 7.2.6.1.2. Por lo tanto, no vemos ninguna razón para excluir, como cuestión de principio, la consideración de los argumentos de Türkiye.

7.2.5.2 La cuestión de si los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1

7.155. Pasamos ahora al fondo de la alegación de China.

7.156. El artículo I.1 dispone lo siguiente:

²⁶⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.25

²⁶⁷ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.26. Véase también la respuesta de Türkiye a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 1.20. Por otra parte, entendemos que Türkiye puede estar planteando sus preocupaciones en relación con el argumento de China con el fin de justificar de manera preventiva el cambio en la naturaleza y en el momento de presentación de sus propios argumentos, con lo que incorpora nuevas defensas al amparo del artículo XXIV y de la Cláusula de Habilitación frente a esta alegación. Sin embargo, a nuestro juicio, China no está impugnando la invocación por Türkiye de estas nuevas defensas *per se*, sino la suficiencia de la acreditación *prima facie* efectuada por Türkiye a tal efecto. Sobre esta cuestión, véase el párrafo 7.154 *infra*.

²⁶⁸ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 45.

²⁶⁹ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafos 45-46.

Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones o a las exportaciones, o en relación con ellas, o que graven las transferencias internacionales de fondos efectuadas en concepto de pago de importaciones o exportaciones, con respecto a los métodos de exacción de tales derechos y cargas, con respecto a todos los reglamentos y formalidades relativos a las importaciones y exportaciones, y con respecto a todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 4 del artículo III, cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de todas las demás partes contratantes o a ellos destinado.

7.157. Por consiguiente, lo que China tiene que demostrar en el presente asunto es que se imponen derechos de aduana o cargas con respecto a los cuales se concede a otro país una ventaja (favor, privilegio o inmunidad) que no se concede inmediata e incondicionalmente a productos similares procedentes de China.

7.158. China sostiene lo siguiente: i) que los derechos adicionales impuestos por Türkiye a la importación de EV y otros vehículos procedentes de China son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...] o en relación con ellas"; ii) que la similitud puede presumirse, dado que la distinción entre los EV y otros vehículos sujetos a los derechos adicionales y los no sujetos a ellos se basa exclusivamente en el origen; y iii) que no estar sujeto a los derechos adicionales es una ventaja que Türkiye deniega a las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de China.²⁷⁰

7.159. Como se ha señalado en la sección 7.2.3.2 *supra*, consideramos que estos son derechos de aduana propiamente dichos. Por lo tanto, son "derechos de aduana y cargas" en el sentido del artículo I.1. Además, se aplican solo a los productos procedentes de países que no son socios de Türkiye en ACR. Por lo tanto, también estamos de acuerdo con China en que la única distinción que se aplica a este respecto está basada en el origen de los productos y, por lo tanto, puede presumirse que los EV y otros vehículos procedentes de socios de Türkiye en ACR son EV y otros vehículos similares procedentes de otros orígenes, incluida China. En tercer lugar, observamos que los EV y otros vehículos procedentes de socios de Türkiye en ACR están exentos de los derechos adicionales. Estamos de acuerdo en que esta exención constituye una ventaja que no se concede inmediata e incondicionalmente a productos similares procedentes de todos los demás países, incluida China. Por último, observamos que Türkiye declara que "no cuestiona la infracción (técnica) del artículo I".²⁷¹ Sobre la base de lo anterior, consideramos que China ha demostrado que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1.

7.2.5.3 Conclusión

7.160. En conclusión, constatamos que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1.

7.2.6 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo I.1 está justificada

7.161. Hemos constatado que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994. Türkiye aduce que esta incompatibilidad está justificada al amparo del artículo XXIV del GATT de 1994, la Cláusula de Habilitación y los artículos XX b) y g).²⁷² Comenzamos con la defensa de Türkiye al amparo del artículo XXIV porque Türkiye plantea la consideración de esta defensa con respecto a la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de *todos* los socios de Türkiye en ACR, incluidos los países en desarrollo.²⁷³ Abordaremos la defensa de Türkiye al amparo de la Cláusula de Habilitación únicamente si constatamos, y en la medida en que

²⁷⁰ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 26; y respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 4.

²⁷¹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.1.

²⁷² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.29 y nota 39.

²⁷³ Türkiye plantea la consideración de la defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación solo con respecto a la exención de los vehículos procedentes de los socios de Türkiye en ACR que son países en desarrollo. Sin embargo, Türkiye aduce que todos los ACR de Türkiye con países en desarrollo —a pesar de cumplir los criterios menos exigentes de la Cláusula de Habilitación— también satisfacen las condiciones del artículo XXIV (primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.33).

constatemos, que el artículo XXIV no justifica la exención de los socios de Türkiye en ACR de los derechos adicionales. Además, nos ocuparemos de la defensa de Türkiye al amparo de los artículos XX b) y g) únicamente si constatamos, y en la medida en que constatemos, que el artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación no justifican la exención de los socios de Türkiye en ACR de los derechos adicionales.

7.2.6.1 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo I.1 del GATT de 1994 está justificada al amparo del artículo XXIV

7.2.6.1.1 Introducción

7.162. Türkiye aduce que el "trato preferencial de sus socios en ACR"²⁷⁴ está justificado en virtud del artículo XXIV del GATT de 1994. Como se ha indicado *supra*, Türkiye incorpora por referencia los argumentos que expuso en el contexto de la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 relativa al IPLS.²⁷⁵ Por lo tanto, Türkiye aduce que la exención de los socios en ACR del alcance de los derechos adicionales está justificada porque todos sus ACR están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo XXIV.²⁷⁶

7.163. China se basa en una declaración del Órgano de Apelación en el asunto *Turquía - Textiles* para aducir que Türkiye no ha demostrado que la medida en litigio se introdujera con ocasión del establecimiento de una unión aduanera o un acuerdo de libre comercio (ALC) que cumpla plenamente las condiciones del artículo XXIV ni que si no se le hubiera permitido introducir la medida en litigio se habría impedido el establecimiento de ese ACR.²⁷⁷

7.164. Exponemos el criterio jurídico antes de evaluar si Türkiye ha demostrado que la exención de los derechos adicionales concedida a sus socios en ACR está justificada al amparo del artículo XXIV.

7.2.6.1.2 Criterio jurídico

7.165. El artículo XXIV dice, en la parte pertinente, lo siguiente:

5. Por consiguiente, las disposiciones del presente Acuerdo no impedirán, entre los territorios de los Miembros, el establecimiento de una unión aduanera ni el de una zona de libre comercio, así como tampoco la adopción de un acuerdo provisional necesario para el establecimiento de una unión aduanera o de una zona de libre comercio, a condición de que:

a) en el caso de una unión aduanera o de un acuerdo provisional tendiente al establecimiento de una unión aduanera, los derechos de aduana que se apliquen en el momento en que se establezca dicha unión o en que se concierte el acuerdo provisional no sean en conjunto, con respecto al comercio con los Miembros que no formen parte de tal unión o acuerdo, de una incidencia general más elevada, ni las demás reglamentaciones comerciales resulten más rigurosas que los derechos y reglamentaciones comerciales vigentes en los territorios constitutivos de la unión antes del establecimiento de ésta o de la celebración del acuerdo provisional, según sea el caso;

b) en el caso de una zona de libre comercio o de un acuerdo provisional tendiente al establecimiento de una zona de libre comercio, los derechos de aduana mantenidos en cada territorio constitutivo y aplicables al comercio de los Miembros que no formen parte de tal territorio o acuerdo, en el momento en que se establezca la zona o en que se concierte el acuerdo provisional, no sean más elevados, ni las demás reglamentaciones comerciales más rigurosas que los derechos y reglamentaciones

²⁷⁴ Declaración final de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.6.

²⁷⁵ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.29.

²⁷⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.10 y 3.39-3.60.

²⁷⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 155. Como se ha señalado y analizado *supra*, China también expresa su preocupación por la oportunidad de los argumentos de Türkiye y por la incorporación "por referencia" de los argumentos de Türkiye formulados en el contexto del IPLS (declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 45). Ya hemos abordado esos argumentos en la sección 7.2.5.1 *supra*.

comerciales vigentes en los territorios constitutivos de la zona antes del establecimiento de ésta o de la celebración del acuerdo provisional, según sea el caso; y

c) todo acuerdo provisional a que se refieren los apartados a) y b) anteriores comprenda un plan y un programa para el establecimiento, en un plazo razonable, de la unión aduanera o de la zona de libre comercio.

...

8. A los efectos de la aplicación del presente Acuerdo,

a) se entenderá por unión aduanera, la substitución de dos o más territorios aduaneros por un solo territorio aduanero, de manera:

i) que los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) sean eliminados con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre los territorios constitutivos de la unión o, al menos, en lo que concierne a lo esencial de los intercambios comerciales de los productos originarios de dichos territorios; y

ii) que, a reserva de las disposiciones del párrafo 9, cada uno de los miembros de la unión aplique al comercio con los territorios que no estén comprendidos en ella derechos de aduana y demás reglamentaciones del comercio que, en substancia, sean idénticos;

b) se entenderá por zona de libre comercio, un grupo de dos o más territorios aduaneros entre los cuales se eliminen los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales de los productos originarios de los territorios constitutivos de dicha zona de libre comercio.

7.166. Las partes y los terceros han analizado lo que el demandado debe demostrar para basarse en la excepción prevista en el artículo XXIV. Vemos tres elementos distintos en ese análisis.

7.167. El *primer elemento* se refiere a los ACR que se invocan como base de la justificación. No parece haber gran desacuerdo entre las partes en que, para justificar una desviación de las disposiciones del GATT de 1994 de conformidad con el artículo XXIV, el demandado debe demostrar que el ACR cumple las condiciones pertinentes de los párrafos y apartados antes mencionados de los artículos XXIV.8 a) y b) y XXIV.5 a) y b).²⁷⁸ Coincidimos con ello y señalamos que es también el enfoque seguido por órganos resolutorios anteriores.²⁷⁹

7.168. Por consiguiente, en consonancia con el texto del artículo XXIV.8 antes expuesto, un demandado debe acreditar *prima facie* que un determinado ACR establece bien una unión aduanera o bien una zona de libre comercio en la que los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas sean eliminados con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre los territorios constitutivos de los productos originarios de esos territorios. Además, en el caso de una unión aduanera, el demandado debe demostrar también que cada uno de los miembros de la unión aplica al comercio con los territorios que no estén comprendidos en ella derechos de aduana y demás reglamentaciones comerciales que, en substancia, sean idénticos. Y, por último, el demandado debe también acreditar *prima facie* que la unión aduanera o la zona de libre comercio cumplen las condiciones del artículo XXIV.5 a) o b).

7.169. El *segundo elemento* del análisis se refiere a la medida en litigio con respecto a la cual se invoca la justificación. China opina que el demandado debe, además de las condiciones antes

²⁷⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.38; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 294.

²⁷⁹ Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Tubos*, párrafo 7.141; e informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 58.

mencionadas relativas a los ACR, demostrar que la medida en litigio se introdujo con ocasión del establecimiento de un ACR, y que si no se hubiera permitido al demandado introducir la medida se habría impedido el establecimiento de ese ACR.²⁸⁰ China hace referencia a una declaración del Órgano de Apelación en el asunto *Turquía - Textiles*, que describe la siguiente prueba (en lo sucesivo, "prueba de *Turquía - Textiles*"):

Por consiguiente, basándonos en este análisis del texto y el contexto del encabezamiento del párrafo 5 del artículo XXIV, entendemos que dicho artículo puede justificar la adopción de una medida incompatible con determinadas otras disposiciones del GATT. Sin embargo, cuando se trata del establecimiento de una unión aduanera, esta "defensa" solo es posible cuando se satisfacen dos condiciones. En primer lugar, la parte que la invoque debe demostrar que la medida impugnada se ha introducido *con ocasión del establecimiento* de una unión aduanera que cumple en su totalidad las prescripciones del apartado a) del párrafo 8 y el apartado a) del párrafo 5 del artículo XXIV. En segundo lugar, esa parte debe demostrar que si no se le permitiera introducir la medida impugnada *se impediría el establecimiento de esa unión aduanera*. Cabe por último señalar que para poder invocar como defensa el artículo XXIV es preciso que se cumplan ambas condiciones.²⁸¹

7.170. China aduce que la prueba de *Turquía - Textiles* refleja adecuadamente el texto de la parte introductoria del artículo XXIV.5 y tiene en cuenta su contexto.²⁸² Según China, en ningún momento se pretendió que el artículo XXIV justificara nuevos obstáculos contra países que no son socios en ACR.²⁸³

7.171. Türkiye aduce que la prueba de *Turquía - Textiles* no es aplicable en las presentes circunstancias.²⁸⁴ Según Türkiye, esta prueba se elaboró para determinar qué medidas son necesarias cuando las partes en una unión aduanera establecen un régimen aduanero común y tratan de aplicar medidas con respecto a terceros. En consecuencia, Türkiye opina que la prueba no es aplicable a la relación entre las partes en ACR ni a las medidas adoptadas como parte de la liberalización del comercio entre ellas.²⁸⁵

7.172. También hay un desacuerdo similar entre los terceros. El Canadá nos invita a determinar si la prueba establecida por el Órgano de Apelación en el asunto de *Turquía - Textiles* puede aplicarse de la misma manera en la presente diferencia.²⁸⁶ La Unión Europea, el Japón y Australia, por su parte, presentan argumentos (en el contexto del IPLS) que conllevan la aplicación de la prueba al asunto que nos ocupa.²⁸⁷

7.173. Comenzamos recordando que el Órgano de Apelación elaboró la prueba de *Turquía - Textiles* en un asunto relativo a las restricciones cuantitativas a la importación de productos textiles y de vestido que había impuesto Türkiye con objeto de aplicar lo que consideraba "una política comercial similar" a la de las Comunidades Europeas en el contexto de la aplicación de la fase final de la unión aduanera entre ambas. El Órgano de Apelación elaboró dicha prueba en el contexto de la evaluación de si esas restricciones cuantitativas, cuya incompatibilidad con los artículos XI y XIII del GATT de 1994 se había constatado, estaban justificadas al amparo del artículo XXIV.

7.174. Así pues, aquel asunto se refería a una medida restrictiva del comercio adoptada con respecto a terceros. La cuestión novedosa sometida a los órganos resolutorios fue si esa medida, que incumplía obligaciones *distintas* de las que impone el artículo I.1 del GATT de 1994, podía

²⁸⁰ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 155.

²⁸¹ Informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 58 (sin resalte en el original).

²⁸² Segunda comunicación escrita de China, párrafos 296-300.

²⁸³ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 288.

²⁸⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, párrafo 2.83.

²⁸⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, párrafo 2.84.

²⁸⁶ Declaración del Canadá en calidad de tercero, párrafos 31-33.

²⁸⁷ Comunicación de la Unión Europea en calidad de tercero, párrafos 99-105, y declaración de la Unión Europea en calidad de tercero, párrafos 33-36; comunicación del Japón en calidad de tercero, párrafos 31-32, y declaración del Japón en calidad de tercero, párrafo 10.

justificarse al amparo del artículo XXIV. La respuesta del Órgano de Apelación fue que podía justificarse siempre y cuando fuera necesaria para el establecimiento de una unión aduanera.²⁸⁸

7.175. El asunto que tenemos ante nosotros es diferente en lo fundamental. No se nos pide que evaluemos la posible justificación de una medida restrictiva del comercio adoptada con respecto a terceros. En cambio, lo que está en litigio es la exención de los socios en ACR de esa medida. Dicho de otro modo, lo que Türkiye trata de justificar al amparo del artículo XXIV no son los propios derechos adicionales, sino su no aplicación a los socios de Türkiye en ACR.²⁸⁹ Por otra parte, el único incumplimiento que tenemos que examinar en el marco del artículo XXIV es el de la obligación de trato NMF establecida en el artículo I.1. Si bien la justificación de infracciones de *otras* disposiciones del GATT al amparo del artículo XXIV puede ser novedosa, la justificación de vulneraciones del principio NMF al amparo de dicha disposición no lo es.²⁹⁰ La misma razón de ser del artículo XXIV es permitir que el comercio preferencial se aparte del principio NMF (en determinadas condiciones).

7.176. Habida cuenta de esas diferencias, tendría poco sentido aplicar la prueba de *Turquía - Textiles* en las circunstancias de este asunto.²⁹¹ Como se ha indicado antes, esta prueba exige que la medida restrictiva del comercio que se quiere justificar se introduzca con ocasión del establecimiento de un ACR y que sea necesaria en tanto en cuanto el demandado tiene que demostrar que si no se le permitiera introducir esta medida se impediría el establecimiento de ese ACR. Sin embargo, como también se ha indicado antes, lo que Türkiye trata de justificar al amparo del artículo XXIV no es una medida restrictiva del comercio con respecto a terceros, es decir, los propios derechos adicionales, sino un trato preferencial, es decir, su no aplicación a los socios de Türkiye en ACR. De conformidad con el artículo XXIV.8, el trato arancelario preferencial, ya consista en la eliminación de los derechos vigentes o en la no introducción de derechos adicionales, es una característica *definitoria* de los ACR. Además, la aplicación de la prueba de *Turquía - Textiles* para evaluar si una medida que otorga trato arancelario preferencial a los socios en ACR está justificada en virtud del artículo XXIV llevaría a resultados absurdos. Las únicas medidas arancelarias preferenciales (que eximen de los derechos a los socios en ACR) justificables de conformidad con esta prueba serían las vigentes o introducidas en el momento del establecimiento del ACR.²⁹² Como señalan los Estados Unidos, "si la protección o la exención del artículo XXIV solo se aplicaran a los cambios 'en el momento en que se estableciera' la unión o la zona, no se permitiría a una parte eximir a sus socios en el acuerdo de los nuevos derechos o las demás nuevas reglamentaciones comerciales restrictivas posteriores al establecimiento de la asociación. Esto, a su vez, podría dar lugar a que la unión aduanera o la zona de libre comercio ya no satisficieran las condiciones del artículo XXIV.8".²⁹³ También sería difícil conciliar esto con el texto del artículo XXIV.4. Por este motivo, estamos de acuerdo con Türkiye en que la prueba de *Turquía - Textiles* no es aplicable en las circunstancias del presente asunto.

²⁸⁸ En un asunto posterior, *Perú - Productos agropecuarios*, el Órgano de Apelación reiteró esta prueba también con respecto a los ALC (informe del Órgano de Apelación, *Perú - Productos agropecuarios*, párrafo 5.115).

²⁸⁹ Como señala Türkiye, "el arancel aplicado a los países que no son socios en ACR debe ser por lo demás compatible con las normas de la OMC (por ejemplo, dentro de la consolidación arancelaria), pero eso no es importante para la capacidad del Miembro regulador de eximir a sus socios en ACR *ab initio*" (declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 3.32).

²⁹⁰ Véase, en ese sentido, el informe del Órgano de Apelación, *CE - Banano III*, párrafo 191: Las obligaciones de no discriminación son aplicables a todas las importaciones de productos similares, salvo en el caso de que esas obligaciones hayan sido objeto de una exención expresa o no sean aplicables por otra razón, a consecuencia de la aplicación de disposiciones específicas del GATT de 1994, como el artículo XXIV.

²⁹¹ Coincidimos con el grupo especial que se ocupó de la diferencia *Estados Unidos - Tubos* en que las constataciones del Órgano de Apelación en el asunto *Turquía - Textiles* estaban condicionadas por los elementos de hecho de aquel caso (informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Tubos*, párrafo 7.148).

²⁹² Algunos terceros han formulado argumentos similares en el contexto de las opiniones que han expresado sobre la posible justificación del IPLS al amparo del artículo XXIV (véanse la respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 64; y la respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 36). La Unión Europea ha sugerido que lo que se debe introducir con ocasión del establecimiento podría ser la "no aplicabilidad" de la medida impugnada a los socios en ACR (respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 66). En tanto en cuanto esto se refiere a la obligación, prevista en el ACR pertinente, de eximir a los socios en el ACR de futuras medidas arancelarias, observamos que no es la medida en litigio la que requiere justificación con arreglo a esta obligación.

²⁹³ Respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 36.

7.177. Esto nos lleva al *tercer* y último *elemento* del análisis, que se refiere a la cuestión de si el demandado debe demostrar que el ACR en cuestión *exige* el trato preferencial pertinente y, en caso afirmativo, *de qué modo*. Según Türkiye, la prueba pertinente es si la medida (con respecto a la cual se aplica el trato preferencial) está comprendida en la categoría de medidas que un ACR, por su diseño o por una disposición jurídica explícita de su texto, tiene por objeto eliminar.²⁹⁴ China, por su parte, sostiene que un demandado debe demostrar que la unión aduanera o el ALC pertinentes prohíben la aplicación de la medida entre las partes en el ACR.²⁹⁵ Los terceros que han adoptado una posición parecen considerar mayoritariamente que el demandado debe demostrar que el ACR en cuestión exige el trato preferencial pertinente, aunque sus opiniones sobre lo que se requiere para hacer esta demostración difieren.²⁹⁶

7.178. Nos parece lógico que, para permitir al demandado invocar la excepción prevista en el artículo XXIV para justificar una infracción del artículo I.1, un ACR deba exigir el trato que da lugar a esta infracción.²⁹⁷ En cuanto a la pregunta de qué debe demostrar el demandado para establecer que un ACR exige ese trato, no consideramos apropiado dar a esta pregunta una respuesta general en abstracto. En el caso concreto de la imposición de derechos en cuestión en este asunto, observamos que el artículo XXIV.8 exige específicamente la eliminación de los derechos entre los socios en el ACR en lo que concierne a lo esencial de los intercambios comerciales entre los territorios constitutivos. Por lo tanto, las preferencias arancelarias, ya se refieran a la eliminación de los derechos vigentes o a la no introducción de derechos adicionales, son una característica definitoria de cualquier ACR.²⁹⁸ Es cierto, naturalmente, que esa eliminación arancelaria solo tiene que abarcar "lo esencial de los intercambios comerciales". Esto deja abierta la posibilidad de que el producto concreto en cuestión no esté abarcado por la eliminación de los derechos exigida por un determinado ACR. La cuestión de si esto es así debe establecerse individualmente respecto de cada ACR sobre la base de su texto. A nuestro juicio, es suficiente, a los efectos de efectuar una acreditación *prima facie*, que el demandado afirme que un ACR exige el trato arancelario preferencial específico que da lugar a la infracción del artículo 1.1 y que facilite al menos las partes pertinentes del texto de ese ACR. Esto permite a un grupo especial y a la parte reclamante verificar si la afirmación es correcta. Si las pruebas obrantes en el expediente demuestran que un determinado ACR no exige al demandado que no aplique derechos a los productos pertinentes, el artículo XXIV no justificaría la infracción del artículo I.1.

7.179. Con esto concluye nuestro análisis del criterio jurídico. Procedemos ahora a aplicar este criterio a los hechos del asunto.

²⁹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 51 del Grupo Especial, párrafo 2.106.

²⁹⁵ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 308.

²⁹⁶ Australia considera que "para justificar una vulneración del principio NMF al amparo del artículo XXIV, el demandado tiene que remitirse a disposiciones específicas de todos los acuerdos de libre comercio vigentes que sean pertinentes" (respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 21 del Grupo Especial, párrafos 30 y 32). El Canadá considera que "las disposiciones específicas que constituyen la base de la medida impugnada en cada una de las zonas de libre comercio deben ser mencionadas específicamente por el demandado" (respuesta del Canadá en calidad de tercero a la pregunta 21 del Grupo Especial, párrafo 56). La Unión Europea considera que el demandado debe remitirse a las disposiciones que "sean aplicables a las mercancías de que se trate en las medidas impugnadas" (respuesta de la Unión Europea en calidad de tercero a la pregunta 21 del Grupo Especial, párrafo 69). Los Estados Unidos consideran que no es necesario citar una disposición específica de un ALC existente (respuesta de los Estados Unidos en calidad de tercero a la pregunta 21 del Grupo Especial, párrafo 38).

²⁹⁷ Consideramos que existen similitudes con lo que se examinó en el asunto *Brasil - Tributación*, en el que el grupo especial y el Órgano de Apelación consideraron que, para justificar un trato diferenciado y más favorable al amparo del párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación, debe existir una relación o una conexión entre ese trato y el ACR en cuestión. El grupo especial consideró que la relación debe ser "estrecha y auténtica", mientras que el Órgano de Apelación opinó que basta con que la relación sea "auténtica" (informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.423; e informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.1117).

²⁹⁸ Las partes y los terceros han examinado la pertinencia del hecho de que algunos ACR puedan contener excepciones. No estamos en condiciones de evaluar la disponibilidad de esas defensas ni de poner en tela de juicio la decisión de invocarlas de un Miembro de la OMC, y no consideramos apropiado hacerlo (véanse, en ese sentido, el informe del Grupo Especial, *Brasil - Neumáticos Recauchutados*, párrafo 7.276; y el informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos Recauchutados*, párrafo 234). A nuestro juicio, la única consideración pertinente es que la eliminación de los derechos entre las partes es una característica definitoria de los ACR.

7.2.6.1.3 La cuestión de si Türkiye ha demostrado que la exención de los derechos adicionales concedida a sus socios en ACR está justificada al amparo del artículo XXIV

7.180. La Decisión Presidencial N° 10436 de Türkiye establece los derechos aplicables a las importaciones en siete columnas, según el origen de los productos. Los derechos adicionales no se aplican a las importaciones procedentes de las tres primeras columnas, que dicen lo siguiente²⁹⁹:

1	Estados miembros de la UE, Estados miembros de la AELC, países con los que se han contraído acuerdos de libre comercio: Albania, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Bosnia y Herzegovina, Marruecos, Islas Feroe, Palestina, Georgia, Corea del Sur, Israel, Montenegro, Kosovo, Macedonia del Norte, Malasia, República Árabe de Egipto, Mauricio, Moldova, Serbia, República de Singapur, Chile, Túnez
2	República Bolivariana de Venezuela
3	Emiratos Árabes Unidos

7.181. En los argumentos que formuló en relación con su defensa al amparo del artículo XXIV, Türkiye identifica explícitamente como sus socios en ACR a todos los territorios enumerados en esas tres columnas.³⁰⁰ Türkiye explica también que todos esos ACR han sido notificados a la OMC.³⁰¹ Además, Türkiye ha presentado como pruebas documentales los textos de su Unión Aduanera con la Unión Europea³⁰² y los de la mayoría de los ALC concluidos con los demás socios.³⁰³

7.182. Türkiye aduce que esos ACR satisfacen las condiciones de los artículos XXIV.5 y XXIV.8 porque: i) su alcance es suficientemente amplio y abarca un volumen de comercio suficiente³⁰⁴; ii) han sido notificados a la OMC de conformidad con el artículo XXIV del GATT de 1994 o la Cláusula de Habilitación y ninguno ha sido declarado incompatible con esas disposiciones por ningún órgano

²⁹⁹ Este cuadro se ha tomado de la respuesta de Türkiye a la pregunta 3 del Grupo Especial, párrafo 1.23, en la que Türkiye hace referencia a la Decisión N° 9391, que China ha presentado como prueba documental (Decision on Amendments to the Import Regime Decision, Presidential Decision No. 9391, Official Gazette No. 32769 (31 December 2024) (prueba documental CHN-5)).

³⁰⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, nota 279; y respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, nota 256.

³⁰¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.46 y 3.53; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.35. Todos esos ACR han sido notificados de conformidad con el artículo XXIV, con la excepción del ALC entre Türkiye y Egipto, que fue notificado de conformidad con la Cláusula de Habilitación. Con respecto a este último ALC, observamos que su artículo 1 hace referencia al establecimiento de una zona de libre comercio "de conformidad con el artículo XXIV del GATT de 1994 y con los demás acuerdos multilaterales sobre el comercio de mercancías anexos al Acuerdo por el que se establece la OMC". Así pues, se plantea la cuestión de si Türkiye, con respecto a este ALC, puede invocar la excepción prevista en el artículo XXIV o tiene que limitarse a invocar la Cláusula de Habilitación, en virtud de la cual lo ha notificado. Sin embargo, no consideramos necesario responder a esta cuestión. En esta sección, examinamos la defensa de Türkiye al amparo del artículo XXIV, que ha presentado colectivamente con respecto a todos sus ALC, incluido el ALC entre Türkiye y Egipto. Coincidimos con Türkiye en que los criterios del párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación son "menos exigentes" que los del artículo XXIV (primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.33). Sobre la base de esta opinión, consideramos que si la exención de los derechos adicionales está justificada al amparo del artículo XXIV del GATT, también estará justificada, *a fortiori*, al amparo de la Cláusula de Habilitación. En consecuencia, la exención de los derechos adicionales aplicados a los vehículos procedentes de Egipto estaría justificada incluso si Türkiye no pudiera invocar la defensa al amparo del artículo XXIV con respecto al ALC entre Türkiye y Egipto.

³⁰² EC – Turkey Association Council Decision No. 1 / 95 of 22 December 1995 on implementing the final phase of the Customs Union (96/142/EC) (prueba documental TUR-58).

³⁰³ Türkiye ha presentado como pruebas documentales los textos de los siguientes ALC: Albania (prueba documental TUR-64), Bosnia y Herzegovina (prueba documental TUR-63), Chile (prueba documental TUR-80), Estados de la AELC (prueba documental TUR-61), Egipto (prueba documental TUR-75), Islas Feroe (prueba documental TUR-66), Georgia (prueba documental TUR-68), Israel (prueba documental TUR-70), Kosovo (prueba documental TUR-72), Marruecos (prueba documental TUR-65), Malasia (prueba documental TUR-74), Mauricio (prueba documental TUR-76), Moldova (prueba documental TUR-77), Montenegro (prueba documental TUR-71), Macedonia del Norte (prueba documental TUR-73), Palestina (prueba documental TUR-67), Serbia (prueba documental TUR-78), Singapur (prueba documental TUR-60), Corea (prueba documental TUR-69 y TUR-69bis), Túnez (prueba documental TUR-59), Reino Unido (prueba documental TUR-62) y Venezuela (prueba documental TUR-79). Observamos que Türkiye no ha presentado como prueba documental su ALC con los Emiratos Árabes Unidos. Observamos que este ALC fue notificado a la OMC el 18 de marzo de 2025 (véase el documento WT/REG492/N/1, S/C/N/1181).

³⁰⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.45 y 3.53; y respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, nota 256.

de la OMC³⁰⁵; iii) establecen expresamente que tienen por objeto cumplir el criterio de "lo esencial de los intercambios comerciales"³⁰⁶; iv) no prevén ningún incremento de los derechos³⁰⁷; v) ni Türkiye ni sus socios han incrementado "de manera unilateral y sistemática" los derechos que aplican tras su conclusión³⁰⁸; y vi) la Unión Aduanera con la Unión Europea no solo constituye una unión aduanera con un arancel armonizado, sino un espacio económico integrado, que incluye la armonización de la legislación interna, la política comercial y de competencia y los derechos de propiedad intelectual.³⁰⁹

7.183. China no ha indicado que esté en desacuerdo con estos argumentos presentados por Türkiye, ni ha aportado argumentos ni pruebas que los refuten.

7.184. A nuestro juicio, los argumentos y la información que ha presentado Türkiye y la ausencia de una refutación por parte de China acreditan *prima facie* que los ACR cumplen las condiciones de los artículos XXIV.5 y XXIV.8 del GATT de 1994.³¹⁰

7.185. Además, Türkiye ha afirmado que estos ACR exigen un trato arancelario preferencial con respecto a los EV y otros vehículos y ha facilitado sus textos. Observamos con China, sin embargo, que el ALC entre Türkiye y Venezuela excluye "de la liberalización arancelaria varias subpartidas de vehículos pertinentes".³¹¹ En consecuencia, este ALC en particular no exige a Türkiye que exima de los derechos adicionales a los vehículos procedentes de Venezuela.

7.186. Por consiguiente, constatamos que Türkiye ha demostrado en general que la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de los socios de Türkiye en ACR enumerados en las columnas 1 a 3 de la Decisión Presidencial Nº 10436 está justificada en virtud del artículo XXIV del GATT de 1994, pero que la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de Venezuela no está justificada en virtud del artículo XXIV.

7.187. Como hemos señalado antes, abordamos la defensa de Türkiye al amparo de la Cláusula de Habilitación únicamente si constatamos, y en la medida en que constatemos, que el artículo XXIV no justifica la exención de los socios de Türkiye en ACR de los derechos adicionales. Como hemos constatado que esto es así en el caso de la exención de los derechos adicionales aplicados a los vehículos procedentes de Venezuela, pasamos ahora a la invocación por Türkiye de la Cláusula de Habilitación únicamente con respecto a esa exención.³¹²

³⁰⁵ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.46 y 3.53.

³⁰⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.47 y 3.53.

³⁰⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.51.

³⁰⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.51.

³⁰⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.56. Türkiye también aduce que debería presumirse la compatibilidad de sus ACR con el artículo XXIV a falta de pruebas en contrario de China (primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.48 y 3.53). Nos preocupa aceptar este argumento. Estamos de acuerdo con Türkiye en que, "en principio, las medidas de un Miembro de la OMC gozan de la presunción de compatibilidad con las normas y las prescripciones jurídicas de la OMC". Sin embargo, los ACR no son "medidas de un Miembro de la OMC". En cambio, el artículo XXIV funciona como una "defensa" que permite justificar, *en determinadas condiciones*, la incompatibilidad de una medida con otras disposiciones del GATT (véase, en ese sentido, el informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 45 y nota 13). Como parte que invoca esta defensa, incumbe al demandado demostrar que se dan esas condiciones (informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Tubos*, párrafo 7.142). No podemos aceptar la sugerencia de Türkiye de que debería presumirse el cumplimiento de esas condiciones a falta de pruebas en contrario del reclamante. Esto, a nuestro juicio, daría lugar a una inversión inaceptable de la carga de la prueba con respecto a la defensa disponible al amparo del artículo XXIV.

³¹⁰ Observamos que el grupo especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Tubos* también aceptó una acreditación *prima facie* a falta de una refutación efectiva por parte del reclamante (véase el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Tubos*, párrafo 7.144).

³¹¹ Respuesta de China a la pregunta 68 del Grupo Especial, párrafo 33. China hace referencia al caso de este ALC como ejemplo, y no ofrece más ejemplos.

³¹² Observamos que el ALC entre Türkiye y Venezuela fue notificado de conformidad con el artículo XXIV.7 a) del GATT de 1994 y no de conformidad con la Cláusula de Habilitación. Al igual que la cuestión examinada en la nota 301, esto plantea la cuestión de si Türkiye, con respecto a este ALC, puede invocar la excepción prevista en la Cláusula de Habilitación o tiene que limitarse a su defensa al amparo del artículo XXIV. Consideramos que solo es necesario decidir sobre esta cuestión en el caso de que una defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación arroje un resultado diferente de una defensa al amparo del artículo XXIV con respecto a este ALC.

7.2.6.2 La cuestión de si las incompatibilidades restantes con el artículo I están justificadas al amparo de la Cláusula de Habilitación

7.188. La Cláusula de Habilitación dice, en las partes pertinentes, lo siguiente:

1. No obstante las disposiciones del artículo primero del Acuerdo General, las partes contratantes podrán conceder un trato diferenciado y más favorable a los países en desarrollo, sin conceder dicho trato a las otras partes contratantes.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplicarán: [...]

c) a los acuerdos regionales o generales concluidos entre partes contratantes en desarrollo con el fin de reducir o eliminar mutuamente los aranceles y, de conformidad con los criterios o condiciones que puedan fijar las PARTES CONTRATANTES, las medidas no arancelarias, aplicables a los productos importados en el marco de su comercio mutuo[.]

7.189. Como ha observado el Órgano de Apelación, el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación no excluye la posibilidad de que los países en desarrollo Miembros que sean partes en acuerdos regionales o generales puedan adoptar los instrumentos que consideren apropiados para reducir o eliminar mutuamente aranceles. Sin embargo, para que el instrumento adoptado de esa manera esté justificado al amparo del párrafo 2 c) respecto del trato diferenciado y más favorable que concede, debe tener una relación auténtica o una conexión racional con el acuerdo regional o general adoptado y notificado a la OMC.³¹³

7.190. Como se ha indicado *supra*, consideramos que esta relación o conexión auténtica se refiere a si el ACR exige el trato preferencial en cuestión.³¹⁴ En las circunstancias de la presente diferencia, la existencia de esta relación depende del mismo elemento fáctico, es decir, si el ACR pertinente exige a Türkiye que exima de los derechos adicionales a los vehículos procedentes de este socio en ACR. Hemos constatado *supra* que esto no es así en el caso del ALC entre Türkiye y Venezuela.

7.191. En consecuencia, concluimos que la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de Venezuela no está justificada en virtud de la Cláusula de Habilitación.³¹⁵ Pasamos ahora a evaluar si esta exención está en virtud de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994.

7.2.6.3 La cuestión de si las incompatibilidades restantes con el artículo I están justificadas al amparo de los artículos XX b) y g)

7.192. Türkiye aduce que la desviación del artículo I debido a la distinción entre los socios en ACR y los países que no son socios en ACR está también justificada al amparo de los artículos XX b) y XX g).³¹⁶ Türkiye sostiene que este trato diferenciado "no interfiere en la justificación ambiental y de salud pública" de los derechos adicionales porque todos los ACR de Türkiye incluyen "amplios mecanismos de consulta y coordinación que permiten a las partes abordar cualquier preocupación en materia de reglamentación ambiental y relacionada con la salud".³¹⁷ China aduce que el criterio empleado por Türkiye para eximir a determinadas importaciones de los derechos adicionales, es decir, la "condición de socio en ALC", no guarda una relación racional con el supuesto objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en Türkiye.³¹⁸

7.193. Observamos que los argumentos generales de Türkiye en el marco de los artículos XX b) y g) varían en función de los vehículos de que se trate.

7.194. Como se indica en la sección 7.2.4.2.3.2 *supra*, Türkiye se refiere a un riesgo relacionado con la infraestructura de recarga pertinente para los EV y (determinados) vehículos híbridos, así

³¹³ Informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.423.

³¹⁴ Véase *supra*, párrafo 7.178 y nota 297.

³¹⁵ Por consiguiente, como se indica en la nota 312 *supra*, no consideramos necesario determinar si Türkiye puede recurrir a la Cláusula de Habilitación con respecto al ALC entre Türkiye y Venezuela.

³¹⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, nota 39.

³¹⁷ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.108; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.18.

³¹⁸ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 42.

como a un riesgo relacionado con la dependencia de las importaciones. Recordamos nuestra constatación de que Türkiye no ha demostrado la existencia de esos riesgos. Además, incluso suponiendo que Türkiye hubiera demostrado la existencia de esos riesgos, no ha presentado argumentos o pruebas que demuestren que la exención de las importaciones de EV y vehículos híbridos procedentes de cualquiera de sus socios en ACR (incluida Venezuela) esté destinada a abordar tales riesgos. Por otra parte, incluso si se acepta, a efectos de argumentación, que algunos de los mecanismos de consulta y coordinación de los ACR de Türkiye (incluido el suscrito con Venezuela) permiten abordar las preocupaciones ambientales y relacionadas con la salud, no vemos cómo esto demuestra que la exención de los derechos adicionales de los EV y los vehículos híbridos procedentes de esos socios en ACR está destinada a abordar riesgos relacionados con la infraestructura de recarga o la dependencia de las importaciones.

7.195. Con respecto a los vehículos con motor de émbolo, Türkiye aduce que los derechos adicionales sobre esos vehículos apoyan el objetivo ambiental de desalentar el uso de automóviles propulsados por combustibles fósiles.³¹⁹ Incluso si se acepta, a efectos de argumentación, que tal vez sea así, observamos que Türkiye no presenta argumentos ni pruebas que demuestren que la exención de las importaciones de vehículos con motor de émbolo de esos derechos adicionales esté destinada a perseguir ese supuesto objetivo ambiental.

7.196. Por lo tanto, concluimos que la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de Venezuela no está justificada en virtud de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994.

7.2.6.4 Conclusión

7.197. En conclusión, constatamos que Türkiye ha demostrado en general que la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de los socios de Türkiye en ACR enumerados en las columnas 1 a 3 de la Decisión Presidencial Nº 10436 está justificada al amparo del artículo XXIV del GATT de 1994, excepto en el caso de los vehículos procedentes de Venezuela. La exención de los vehículos procedentes de Venezuela no está justificada al amparo del artículo XXIV, al amparo de la Cláusula de Habilitación, ni al amparo de los artículos XX b) y g).

7.3 IPLS

7.198. Como se ha indicado en la sección 2.2 *supra*, el IPLS de Türkiye exige la presentación de un certificado de permiso durante el despacho de aduana para la importación de EV o de vehículos híbridos de recarga externa (ERHV³²⁰) originarios de países que no son socios de Türkiye en ACR. Para obtener un certificado de permiso, deben cumplirse simultáneamente cinco prescripciones: las prescripciones relativas a las estaciones de servicio, el certificado de competencia, el centro de llamadas, el representante autorizado y el compromiso en materia de baterías. Describimos detalladamente cada una de estas prescripciones *infra*.

7.199. China impugna la compatibilidad del IPLS con los artículos I.1, III.4, X.3 a) y XI.1 del GATT de 1994, y con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC. Türkiye sostiene que el Grupo Especial debe rechazar todas las alegaciones de China. Con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1, Türkiye aduce también, en primer lugar, que esta alegación no está debidamente comprendida en el mandato del Grupo Especial y, en segundo lugar, que la exención relativa a los vehículos originarios de los socios de Türkiye en ACR prevista en el IPLS está justificada sobre la base del artículo XXIV del GATT de 1994 y del párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación. Por último, Türkiye aduce que toda infracción del GATT de 1994 (con inclusión —subsidiariamente— del artículo I.1) o del Acuerdo sobre las MIC está justificada al amparo del artículo XX d) del GATT de 1994.

7.200. Exponemos primero el orden del análisis que consideramos más adecuado. A continuación pasamos a examinar las alegaciones y defensas que han presentado las partes.

³¹⁹ Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.18.

³²⁰ Entendemos que los ERHV son lo mismo que los híbridos enchufables. Nos referimos a híbridos enchufables en el contexto de la clasificación. Puesto que en el IPLS se emplea el término ERHV, nosotros también utilizamos este término a los efectos del presente análisis.

7.3.1 Orden del análisis

7.201. En sus comunicaciones, China presenta sus alegaciones en el orden siguiente: artículo I.1, artículo XI.1, artículo III.4, artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC, y artículo X.3 a). En sus comunicaciones, Türkiye aborda las alegaciones de China prácticamente en el mismo orden, pues solo invierte el orden entre las alegaciones formuladas al amparo del artículo III.4 y del artículo XI.1.

7.202. Recordamos que, por lo general, los grupos especiales tienen libertad para estructurar el orden de su análisis como estimen conveniente, siempre que su análisis sea compatible con la estructura y lógica de las disposiciones en cuestión en cada diferencia.³²¹ Adoptaremos un enfoque económico y únicamente abordaremos las alegaciones de China relativas al IPLS que consideremos necesario para hallar una solución positiva a la presente diferencia.

7.203. Consideramos sumamente apropiado comenzar nuestro análisis con la alegación formulada por China al amparo del artículo III.4 del GATT de 1994. Según ha expuesto China, esta alegación se refiere tanto a las prescripciones que deben cumplirse para obtener un certificado de permiso (prescripciones del IPLS) como a la imposición de estas prescripciones mediante el uso de licencias de importación (lo que China denomina la "sanción" asociada al incumplimiento de las prescripciones).³²² Consideramos que el examen de esta alegación servirá de base para el análisis fáctico más exhaustivo del IPLS, que nos permitirá aclarar los elementos que puedan ser también pertinentes para abordar las demás alegaciones de China.

7.204. Por estas razones, comenzamos nuestro análisis con la alegación formulada por China al amparo del artículo III.4. Para abordar plenamente el desacuerdo de las partes sobre esta alegación, inmediatamente después examinamos la defensa al amparo del artículo XX d) planteada por Türkiye con respecto a la alegación. Consideramos que esto está en consonancia con nuestro enfoque económico, habida cuenta del número de alegaciones planteadas por China y de la amplitud de la defensa al amparo del artículo XX planteada por Türkiye. Solo examinaremos las demás alegaciones de China relativas al IPLS si determinamos que es necesario hacerlo.

7.3.2 Alegación formulada por China al amparo del artículo III.4 del GATT de 1994

7.3.2.1 Criterio jurídico

7.205. El artículo III.4 dispone en la parte pertinente lo siguiente:

Los productos del territorio de todo Miembro importados en el territorio de cualquier otro Miembro 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.

7.206. Sobre la base del texto de esta disposición, deben darse tres elementos: i) que los productos importado y nacional en cuestión sean "productos similares"; ii) 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 iii) que los productos importados reciban un trato "menos favorable" que el concedido a los productos nacionales similares. A continuación abordamos estos elementos sucesivamente. Explicamos en mayor detalle el criterio jurídico según sea necesario en el curso de nuestra evaluación de las cuestiones objeto de la diferencia.

³²¹ Informes del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafos 126-127, y *Canadá - Automóviles*, párrafo 151. Observamos que la principal diferencia entre los enfoques de las partes consiste en el orden en que abordan las alegaciones formuladas por China al amparo de los artículos III.4 y XI.1 del GATT de 1994. Aunque pueden darse situaciones en las que la naturaleza de la relación entre determinadas disposiciones pueda determinar la existencia de una secuencia obligatoria de análisis que, de no seguirse, podría constituir un error de derecho, no consideramos que sea ese el caso con respecto a los artículos III.4 y XI.1 (véanse los informes de los Grupos Especiales, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 6.149, e *India - Automóviles*, párrafo 7.168).

³²² Primera comunicación escrita de China, párrafo 220; segunda comunicación escrita de China, párrafos 202-204; y respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial, párrafo 47.

7.3.2.2 Productos similares

7.207. China sostiene que la Notificación 2025/7 "establece expresamente una distinción basada en el origen de los vehículos y, por consiguiente, se aplica una presunción de 'similitud'".³²³

7.208. Türkiye no discute que los EV y los ERHV nacionales e importados son productos "similares" en el sentido del artículo III.4.³²⁴

7.209. Observamos que el IPLS se aplica a la importación de determinados EV y ERHV "originarios de países distintos de los de la Unión Europea y de los países con los que se han concertado acuerdos de libre comercio".³²⁵ Así pues, el único factor de distinción en el que se basa el IPLS es el país del que es originario el vehículo pertinente. Estamos de acuerdo con grupos especiales anteriores en que, cuando el origen es el único criterio que diferencia a los productos importados y los nacionales, no es necesario llevar a cabo un análisis de la similitud, y se puede presumir que los productos importado y nacional son "similares" en el sentido del artículo III.4.³²⁶

7.210. Por consiguiente, constatamos que los EV y los ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR (EV y ERHV importados)³²⁷ y los EV y los ERHV similares producidos en Türkiye (EV y ERHV nacionales) pueden considerarse "productos similares" en el sentido del artículo III.4 del GATT de 1994.

7.3.2.3 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

7.211. China sostiene que la Notificación 2025/7 es una "ley" o un "reglamento", y que las prescripciones específicas establecidas en ella son "prescripci[ones]" en el sentido del artículo III.4 porque afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, la distribución y el uso de los EV y los ERHV chinos en el mercado interior.³²⁸

7.212. Türkiye no discute que los criterios del IPLS están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo III.4³²⁹, e insiste en que las "características fundamentales" del IPLS son "las de una medida interior en el sentido del artículo III.4".³³⁰

7.213. Observamos que las prescripciones del IPLS se refieren esencialmente a los procesos posventa relacionados con los EV y ERHV importados, es decir, a los servicios que se prestan y las actividades que tienen lugar después de la venta de un EV o un ERHV en el mercado turco. A nuestro juicio, aun cuando no regulen directamente las características de los EV y los ERHV, sino que se dirijan más bien a los importadores o los fabricantes, estas prescripciones, por su naturaleza, afectan a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de EV y ERHV en el mercado interior.³³¹

³²³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 204.

³²⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72.

³²⁵ Artículo 3 de la Notificación 2025/7.

³²⁶ Véanse, entre otros, los informes de los Grupos Especiales, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafos 6.274-6.275; *India - Automóviles*, párrafos 7.174-7.176; *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.123; *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.74; *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.164; *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafos 7.1446-7.1447; *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 7.661; y *Turquía - Arroz*, párrafos 7.214-7.216. El fundamento de esta presunción de similitud es que, cuando una medida prevé una distinción basada únicamente en el origen, habrá o podrá haber productos que sean iguales en todos los aspectos salvo el origen (informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.38).

³²⁷ Destacamos que el IPLS no se aplica a todos los EV y ERHV importados sino únicamente a los originarios de países que no son socios de Türkiye en ACR. A los efectos de nuestro análisis en el marco del artículo III.4, nos referimos a los vehículos a los que se aplica el IPLS (EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR) como "EV y ERHV importados". Esta referencia no abarca los EV y los ERHV importados de los socios de Türkiye en ACR.

³²⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafo 212.

³²⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72.

³³⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 3.2.2.

³³¹ Estamos de acuerdo con anteriores órganos resolutorios en que los efectos sobre quienes venden, compran, transportan, distribuyen o usan los productos no están sustraídos al control establecido por el artículo III.4 (informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 305;

7.214. Por consiguiente, constatamos que el IPLS es una "ley, reglamento o prescripción" que afecta a "la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso" de EV y ERHV "en el mercado interior" en el sentido del artículo III.4 del GATT de 1994.

7.3.2.4 Trato menos favorable

7.3.2.4.1 Introducción

7.215. Las partes discrepan en cuanto a si el IPLS concede a los EV y ERHV importados un trato menos favorable que el concedido a los EV y ERHV nacionales similares. China aduce que el cumplimiento de las prescripciones del IPLS entraña costos financieros y cargas administrativas que solo afectan a los vehículos importados.³³² Türkiye admite que la Notificación 2025/7 se aplica únicamente a los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR, pero aduce que los fabricantes nacionales de los vehículos similares están sujetos a "prácticamente las mismas obligaciones, que simplemente se establecen en instrumentos jurídicos diferentes".³³³

7.216. La obligación de conceder a los productos importados un trato no menos favorable que el concedido a los productos nacionales similares exige una igualdad efectiva de oportunidades de competencia para los productos importados y los productos nacionales en el mercado interior.³³⁴ Como coinciden ambas partes, las prescripciones del IPLS solo se aplican a los EV y los ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR. Sin embargo, el mero hecho de que los EV y ERHV importados estén sujetos a un régimen reglamentario que pueda diferir del impuesto a los EV y ERHV nacionales similares no es, en sí mismo, concluyente para determinar si se les concede un trato menos favorable en el sentido del artículo III.4.³³⁵ Para establecer una incompatibilidad con el artículo III.4, China debe demostrar que cualesquiera diferencias reglamentarias de ese tipo distorsionan las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.³³⁶

7.217. A la luz de las respuestas de Türkiye al argumento inicial de China de que el IPLS solo se aplica a los EV y ERHV importados, la cuestión que se nos plantea ahora es si los EV y ERHV nacionales están sujetos a las mismas prescripciones o a prescripciones diferentes, y de ser esto último, si esta diferencia afecta a las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados. Seguiremos el enfoque de las partes y abordaremos esta cuestión con respecto a cada una de las prescripciones del IPLS y la imposición de estas prescripciones mediante el uso de licencias de importación (lo que las partes denominan las "sanciones" o "consecuencias reglamentarias" asociadas al incumplimiento de las prescripciones).

7.3.2.4.2 Prescripción relativa a las estaciones de servicio

7.3.2.4.2.1 Disposiciones pertinentes

7.218. Recordamos que la Notificación 2025/7 se aplica a ocho categorías de EV y ERHV importados que se identifican por su posición arancelaria (GTP) y las correspondientes designaciones.³³⁷

informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337*, párrafo 5.10; e informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafos 7.63-7.66).

³³² Primera comunicación escrita de China, párrafo 217.

³³³ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.76. Véase también *ibid.*, párrafo 3.70.

³³⁴ Informes del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20, y *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.101; e informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafo 7.1012, y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.996. En otras palabras, una medida concede un trato menos favorable si da a los productos similares de origen nacional una ventaja competitiva en el mercado frente a los productos similares importados (informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*, párrafo 93).

³³⁵ Informes del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128, y *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.108.

³³⁶ Informes del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 137, y *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128.

³³⁷ Estas categorías son las siguientes: tractores para semirremolques; tractores agrícolas y tractores forestales, de ruedas; vehículos automóviles para el transporte de 10 o más personas (incluido el conductor); automóviles de pasajeros y demás vehículos automóviles fabricados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02) (excepto los karts) (excepto los vehículos de búsqueda y

7.219. La Notificación 2025/7 exige lo siguiente:

a) Certificación por el Instituto Turco de Normas (TSE) de que el importador ha establecido al menos 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas de conformidad con las normas TS 12047 y TSE K 646 para los vehículos automóviles de las clases M, N y T (incluidas las clases L6 y L7 dotadas de equipo para vehículos de la clase M) que se definen en el Reglamento relativo al Tráfico por Carretera, publicado en la Gaceta Oficial N° 23053 de 18 de julio de 1997, en relación con el montaje, el mantenimiento y la reparación posventa de las mercancías que vayan a importarse, y de conformidad con la norma TS 11921 para los vehículos automóviles de la clase L,

7.220. Los fabricantes nacionales de EV y ERHV (así como los importadores de EV y ERHV procedentes de la Unión Europea y de los socios de Türkiye en ACR) también están sujetos a una prescripción relativa a las estaciones de servicio. Esta prescripción se establece en el Reglamento relativo a los Servicios Posventa (ASSR) de Türkiye.³³⁸

7.221. El artículo 5 del ASSR reza como sigue:

Establecimiento de estaciones de servicio autorizadas

ARTÍCULO 5 - (1) Los fabricantes o los importadores están obligados a establecer una estación de servicio autorizada con suficiente personal técnico en el lugar, en el número y con las características precisados en la lista anexa para prestar servicios posventa durante la vida útil especificada de cada grupo de productos incluido en dicha lista.

(2) Los fabricantes o los importadores podrán establecer estaciones de servicio autorizadas ellos mismos o beneficiarse de las estaciones de servicio u organizaciones de servicio establecidas, siempre que sean responsables de los servicios prestados.

7.222. El ASSR contiene un anexo titulado "Lista adicional de productos de consumo para los que se exigen servicios posventa de conformidad con la Ley N° 6502 de Protección de los Consumidores". Con arreglo al artículo 2 del ASSR, en este anexo se enumeran las mercancías comprendidas en el ámbito de aplicación del ASSR. De conformidad con el artículo 5(1), en la lista que figura en el anexo se indican la vida útil, el número y las zonas geográficas abarcadas de las estaciones de servicio requeridas, y un plazo máximo de reparación para cada categoría de productos.

7.223. El epígrafe 10 del anexo se titula "Vehículos" y contiene 13 subepígrafes correspondientes a vehículos y 2 subepígrafes correspondientes a piezas de repuesto para vehículos y kits para conversión de vehículos. Türkiye ha confirmado que el ASSR se aplica a los vehículos con independencia de que tengan un motor de émbolo, un motor eléctrico o un motor híbrido.³³⁹

7.224. En lo que respecta a los 13 subepígrafes referentes a vehículos, el epígrafe 10 reza como sigue:

Sector/Producto	Vida útil	Número de servicios y condición relativa a las zonas geográficas	Plazo máximo de reparación
10.1 Automóviles de pasajeros	10 años	Total de 20 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles
10.2 Camionetas	10 años	Total de 20 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles
10.3 Motocicletas	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles

salvamento/de emergencia comprendidos en la GTIP 8703.10.11.00.00) (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras); vehículos automóviles para el transporte de mercancías; vehículos automóviles para usos especiales (excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías) (por ejemplo, coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos); motocicletas (incluidos los ciclomotores), y velocípedos equipados con motor auxiliar (con sidecar o sin él), sidecares; y remolques y semirremolques; vehículos sin engranajes de arrastre; partes y accesorios de estos vehículos (excepto 8716.80; 8716.90).

³³⁸ After Sales Services Regulation (ASSR) (prueba documental CHN-28).

³³⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 29 del Grupo Especial, párrafo 2.10.

Sector/Producto		Vida útil	Número de servicios y condición relativa a las zonas geográficas	Plazo máximo de reparación
10.4	Vehículos todo terreno	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles
10.5	Bicicletas con motor	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles
10.6	Patinetes con motor	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	45 días hábiles
10.7	Motocicletas acuáticas	10 años	1 servicio	45 días hábiles
10.8	Yates	10 años	1 servicio	45 días hábiles
10.9	Motonieves	10 años	1 servicio	45 días hábiles
10.10	Bicicletas	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	20 días hábiles
10.11	Monopatines eléctricos	10 años	Total de 10 servicios en siete regiones geográficas	20 días hábiles
10.12	Vehículos de batería para niños	10 años	1 servicio	20 días hábiles
10.13	Caravanas	10 años	1 servicio	45 días hábiles

7.3.2.4.2.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.225. China aduce que el ASSR da "más flexibilidad" a los fabricantes nacionales al permitirles establecer estaciones de servicio ellos mismos o beneficiarse de las estaciones de servicio u organizaciones de servicio establecidas, mientras que los importadores deben establecer ellos mismos el número requerido de estaciones de servicio.³⁴⁰

7.226. Türkiye argumenta que la prescripción de explotar 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas se aplica también a los vehículos fabricados por fabricantes nacionales.³⁴¹ A juicio de Türkiye, el "elemento de comparación apropiado" con los fabricantes nacionales no son los importadores, sino los fabricantes extranjeros, porque el ASSR se aplica a los fabricantes nacionales y porque dos fabricantes se encuentran "en el mismo nivel comercial".³⁴² Türkiye sostiene que se concede a los fabricantes nacionales y los fabricantes extranjeros la misma flexibilidad: deben poner a disposición de los consumidores 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas y pueden hacerlo estableciendo estas estaciones de servicio ellos mismos o recurriendo a un tercero para que lo haga.³⁴³ En el caso de los fabricantes extranjeros, aduce Türkiye, este tercero es el importador.³⁴⁴

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.227. Comenzamos por señalar varios hechos al parecer no controvertidos. Solo pueden importar vehículos en Türkiye entidades establecidas en Türkiye.³⁴⁵ De conformidad con la Notificación 2025/7, a fin de obtener un certificado de permiso para la importación de EV y ERHV, un importador debe establecer él mismo el número requerido de estaciones de servicio, que cumplan las normas turcas pertinentes relativas a los EV y los ERHV. Las partes parecen coincidir en que establecer una estación de servicio significa ser su propietario.³⁴⁶ De conformidad con el ASSR, un

³⁴⁰ Primera comunicación escrita de China, párrafo 218.

³⁴¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.76.

³⁴² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.56-3.57. Véase también la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.83.

³⁴³ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.84.

³⁴⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.85.

³⁴⁵ Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 June 2019) (prueba documental CHN-46). Véanse la declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 82; y la respuesta de Türkiye a la pregunta 27 del Grupo Especial, párrafo 2.1. Algunos fabricantes extranjeros colaboran exclusivamente con un importador. Varios fabricantes extranjeros colaboran con más de un importador. A la inversa, varios importadores colaboran con más de un fabricante extranjero (Website of the members of the Automotive Distributors' and Mobility Association in Türkiye (prueba documental TUR-98); respuesta de China a la pregunta 28 del Grupo Especial, párrafo 39; y respuesta de Türkiye a la pregunta 28 del Grupo Especial, párrafo 2.8).

³⁴⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafos 2.9, 2.12 y 2.13; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.55 (donde se utiliza la palabra "have" (tengan)); y segunda comunicación escrita de China, párrafo 187.

fabricante nacional de EV y ERHV debe asegurar que se disponga de un determinado número de estaciones de servicio en determinadas regiones geográficas, que cumplan las normas turcas pertinentes relativas a los EV y los ERHV, para prestar servicio a sus vehículos. Estas estaciones de servicio pueden ser propiedad del fabricante nacional o de un tercero.³⁴⁷

7.228. Teniendo presentes esos hechos, pasamos a evaluar si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los vehículos nacionales similares.

7.229. El artículo III.4 se refiere al trato concedido a los "productos". En nuestra opinión, el único elemento de comparación pertinente para nuestra evaluación en el marco de esta disposición es el trato concedido a los productos importados y nacionales en cuestión. Este trato puede verse afectado por medidas dirigidas a los operadores económicos, y no a los propios productos. Lo que consideramos pertinente es si estas medidas afectan a las condiciones de competencia entre los productos importados y los productos nacionales similares, y de qué manera.³⁴⁸

7.230. Desde esa perspectiva, observamos que a los EV y ERHV importados deben prestarles servicio al menos 20 estaciones de servicio, en siete regiones geográficas, que sean propiedad exclusiva de su importador.³⁴⁹ A los EV y ERHV nacionales similares deben prestarles servicio estaciones de servicio que sean propiedad de cualquier operador económico.³⁵⁰ En el caso de los EV y ERHV importados, ninguna de las estaciones de servicio requeridas puede ser propiedad de un operador económico distinto del importador (incluidos los operadores económicos con los que el fabricante o el importador pueda concertar contratos para prestar servicios posventa). En cambio, en el caso de los EV y ERHV nacionales, las estaciones de servicio requeridas pueden ser propiedad de cualquier operador económico.

7.231. Constatamos que esta diferencia en la disponibilidad de operadores económicos que pueden ser propietarios de las estaciones de servicio requeridas se traduce en una diferencia entre el trato concedido a los EV y ERHV importados y el trato concedido a los EV y ERHV nacionales similares.³⁵¹

7.232. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

³⁴⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 187; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.55-3.56.

³⁴⁸ Al evaluar la compatibilidad con el artículo III.4 de las medidas dirigidas a los operadores económicos (y no a los productos), anteriores órganos resolutorios han examinado si estas medidas daban lugar a un trato menos favorable de los propios productos. Por ejemplo, en el asunto *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, el sistema "dual de venta al por menor" impugnado contenía prescripciones para los pequeños establecimientos minoristas (de vender únicamente carne vacuna importada o carne vacuna nacional), para los distribuidores en gran escala, es decir, los grandes almacenes y supermercados (de reservar una zona de venta separada para la carne vacuna importada), y para las tiendas que vendían carne vacuna importada (de exhibir un determinado cartel que las distinguiera de los vendedores de carne nacional). En lugar de comparar los tratos concedidos a los operadores económicos en diferentes niveles comerciales, los órganos resolutorios evaluaron si el sistema dual de venta al por menor alteraba las condiciones de competencia entre la carne vacuna importada y la carne vacuna nacional similar en el mercado coreano, y de qué manera (informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafos 139-145). En la diferencia *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, la medida impugnada sujetaba a los revendedores de cigarrillos importados al pago del IVA cuando no cumplían las condiciones prescritas para obtener las bonificaciones por el impuesto sobre los insumos necesarias para beneficiarse de una carga nula en concepto de IVA. Los órganos resolutorios examinaron si, mediante la imposición a los revendedores de cigarrillos importados de prescripciones administrativas adicionales en relación con la obligación de pagar el IVA, la medida afectaba a la posición competitiva de los cigarrillos importados y nacionales (informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafos 131-138).

³⁴⁹ Observamos que es el importador (y no los fabricantes extranjeros) el que debe obtener un certificado de permiso y —con ese fin— ser propietario de estaciones de servicio. Entendemos que un importador puede ser propietario de 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas e importar vehículos producidos por múltiples fabricantes extranjeros. Sin embargo, esto no cambia el hecho de que los EV y los ERHV solo pueden venderse en el mercado turco si su importador (y no cualquier otro operador económico) ha establecido las estaciones de servicio requeridas.

³⁵⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.82.

³⁵¹ Además, observamos también que los EV y ERHV nacionales distintos de los automóviles de pasajeros y las camionetas están sujetos a la misma prescripción de explotar estaciones de servicio, pero el número de estaciones de servicio requeridas es inferior a 20.

7.3.2.4.2.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados

Argumentos de las partes

7.233. China aduce que los importadores deben gastar recursos financieros para establecer el número requerido de estaciones de servicio³⁵² y necesitan recuperar esos costos a través del precio de los EV y ERHV importados, con lo que se modifican las condiciones de competencia en su detrimento.³⁵³ China también sostiene que la necesidad de realizar esta importante inversión constituye un desincentivo para importar EV y ERHV chinos.³⁵⁴ En opinión de China, la flexibilidad para concertar contratos con terceros da una ventaja competitiva a los fabricantes nacionales, ya que estos tienen que incurrir en menos costos iniciales.³⁵⁵ A los importadores se les niega esta flexibilidad, con lo que se modifican desfavorablemente las condiciones de competencia.³⁵⁶

7.234. Türkiye aduce que los importadores pueden utilizar las mismas estaciones de servicio para las distintas marcas que puedan importar, y que pueden utilizar las estaciones de servicio de las que ya disponen para los vehículos que estén importando actualmente (como vehículos con motor de émbolo), siempre que estas estaciones cumplan las normas turcas pertinentes relativas a los EV y los ERHV. En opinión de Türkiye, esto reduce considerablemente los costos de cumplimiento de la Notificación 2025/7, "lo que demuestra que no hay ningún efecto perjudicial".³⁵⁷ Por último, Türkiye aduce que China no ha demostrado que exista "ningún deterioro efectivo de las oportunidades de competencia".³⁵⁸

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.235. Evaluamos primero si China ha acreditado *prima facie* que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados. A continuación pasamos a analizar la réplica de Türkiye.

7.236. Al examinar el texto, el diseño y la estructura del IPLS, comenzamos señalando que, a través de la prescripción relativa a las estaciones de servicio, Türkiye crea efectivamente una limitación en cuanto a quién puede ser propietario del número requerido de estaciones que prestan servicio a los EV y ERHV importados. Esta limitación no existe en el caso de los vehículos nacionales similares. Como resultado, los EV y ERHV nacionales se benefician de una gama más amplia de posibles operadores económicos que pueden ser propietarios del número requerido de estaciones de servicio que sus equivalentes importados. La prescripción relativa a las estaciones de servicio impone costos adicionales asociados a la venta de vehículos importados, al exigir el establecimiento de nuevas estaciones de servicio o la adaptación de las ya existentes para cumplir las normas pertinentes relativas a los EV y los ERHV. Con independencia de que el importador opte por reflejar el costo de la inversión requerida en el precio de los vehículos vendidos en el mercado turco (como sugiere China) o por absorber este costo, ello colocaría inevitablemente a los EV y ERHV importados en situación de desventaja competitiva en comparación con los vehículos nacionales "similares" (es decir, se traduce en un precio de venta más elevado o en un margen de beneficio más bajo). A nuestro juicio, esto da lugar a una modificación de las condiciones de competencia en el mercado entre los EV y ERHV importados y los nacionales.³⁵⁹

7.237. Además, en circunstancias normales, un operador económico que se centre en la venta de EV y ERHV preferiría evitar la carga de establecer 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas y, en su lugar, optaría por vender EV y ERHV similares respecto de los cuales pueda concertar

³⁵² Primera comunicación escrita de China, párrafos. 212 y 217.

³⁵³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 212.

³⁵⁴ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 189.

³⁵⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafo 219.

³⁵⁶ Primera comunicación escrita de China, párrafo 218.

³⁵⁷ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.58.

³⁵⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.86.

³⁵⁹ Grupos especiales anteriores han constatado de manera análoga que las medidas que permitían que los productos nacionales dispusieran de una gama más amplia de posibles operadores económicos a los que recurrir en comparación con sus equivalentes importados podían modificar las condiciones de competencia en el mercado entre los productos importados y los productos nacionales similares (informes de los Grupos Especiales, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 7.1545, y *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 634).

contratos con terceros para prestar servicios posventa. Así pues, coincidimos con China en que la prescripción relativa a las estaciones de servicio crea un desincentivo para importar EV y ERHV de países que no son socios de Türkiye en ACR.

7.238. Consideramos que China ha acreditado *prima facie* que la diferencia en la disponibilidad de operadores económicos que pueden ser propietarios de las estaciones de servicio requeridas modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados. Pasamos ahora a examinar los dos argumentos de réplica planteados por Türkiye.

7.239. En primer lugar, Türkiye aduce que los importadores que colaboran con distintos fabricantes extranjeros pueden utilizar las mismas estaciones de servicio para estas diferentes marcas.³⁶⁰ Entendemos que esto significa que, una vez que un importador ha establecido 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas, puede importar EV y ERHV producidos por diferentes fabricantes extranjeros. No vemos cómo esta posibilidad mitigaría el hecho de que la prescripción de ser propietario del número requerido de estaciones de servicio coloca a los importadores en situación de desventaja competitiva en comparación con quienes venden vehículos nacionales similares y por tanto modifica las condiciones de competencia en el mercado entre los EV y ERHV importados y los nacionales.

7.240. En segundo lugar, Türkiye aduce que los importadores que ya son propietarios de estaciones de servicio para los vehículos con motor de émbolo pueden utilizarlas para importar EV y ERHV si cumplen las normas turcas relativas a los EV y los ERHV.³⁶¹ China considera que este argumento es especulativo e infundado.³⁶² No estimamos necesario formular una constatación fáctica sobre este aspecto. Aun cuando algunos importadores pudieran recurrir a algunas de las estaciones de servicio de las que son propietarios para cumplir la prescripción relativa a las estaciones de servicio, lo cierto es que, en el caso de los EV y ERHV importados, los importadores *deben ser propietarios* del número requerido de estaciones de servicio que cumplan las normas turcas relativas a los EV y los ERHV, mientras que en el caso de los EV y ERHV nacionales no es pertinente quién es propietario del número requerido de estaciones de servicio. Esta conclusión no se ve anulada por el hecho de que la prescripción relativa a las estaciones de servicio pueda no conllevar en todos los casos el otorgamiento de un trato menos favorable a los productos importados, porque algunos importadores que ya sean propietarios de estaciones de servicio para los vehículos con motor de émbolo que cumplan las normas relativas a los EV y los ERHV puedan incurrir en costos inferiores o nulos.³⁶³

7.241. Por último, observamos asimismo que Türkiye plantea los dos argumentos expuestos *supra* para demostrar que determinados factores atenuantes reducen considerablemente los costos de cumplimiento de la prescripción relativa a las estaciones de servicio. Sin embargo, no podemos estar de acuerdo con Türkiye en que esa reducción de los costos de cumplimiento de la prescripción relativa a las estaciones de servicio demuestra que no hay ningún efecto perjudicial.³⁶⁴ Señalamos, como han hecho anteriores órganos resolutorios, que la expresión "trato [no] menos favorable" no está limitada por una norma *de minimis*.³⁶⁵

7.242. Por lo tanto, concluimos que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.2.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR

7.243. Observamos que los EV y ERHV nacionales distintos de los enumerados en el epígrafe 10 del anexo del ASSR no están sujetos a *ninguna* prescripción establecida en el ASSR con respecto a las estaciones de servicio.

³⁶⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.58.

³⁶¹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.58; y respuesta de Türkiye a la pregunta 31 del Grupo Especial, párrafo 2.19.

³⁶² Segunda comunicación escrita de China, párrafo 191.

³⁶³ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (artículo 21.5 - CE)*, párrafo 221.

³⁶⁴ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.58.

³⁶⁵ Informes de los Grupos Especiales, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 7.1537; *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, nota 281; *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 7.731; e *India - Células solares*, párrafo 7.97.

7.244. En el caso de las categorías de EV y ERHV que están comprendidas en el ámbito de aplicación del IPLS pero excluidas del ámbito de aplicación del ASSR, el IPLS establece pues una prescripción adicional para los EV y ERHV importados, de la que no existe ningún equivalente para los vehículos nacionales similares. China ha demostrado que la prescripción de que los importadores sean propietarios de 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas (en comparación con la posibilidad de que los fabricantes nacionales concierten contratos con terceros para prestar servicios posventa) modifica las condiciones de competencia en el mercado turco en detrimento de los EV y ERHV importados. En nuestra opinión, lo mismo podría decirse *a fortiori* de la prescripción de que los importadores sean propietarios de 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas en comparación con la falta de cualquier prescripción relativa a las estaciones de servicio para los fabricantes nacionales. Por consiguiente, consideramos que China ha satisfecho la carga de la prueba que le corresponde con respecto al trato menos favorable de los EV y ERHV importados en comparación con los EV y ERHV nacionales similares que no están comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR.

7.3.2.4.3 Prescripción relativa al certificado de competencia

7.3.2.4.3.1 Disposiciones pertinentes

7.245. La Notificación 2025/7 exige lo siguiente:

b) Las personas que serán responsables del mantenimiento y la reparación de vehículos eléctricos o vehículos híbridos de recarga externa deberán contar con un certificado de competencia exclusivamente para el mantenimiento y la reparación de vehículos eléctricos o vehículos híbridos de recarga externa expedido por el TSE o la Autoridad de Cualificaciones Profesionales.

7.246. La Directiva de Aplicación aclara que:

En cada estación de servicio autorizada de las siete regiones geográficas, al menos dos personas responsables del mantenimiento y la reparación de vehículos eléctricos y vehículos híbridos de recarga externa deben poseer un certificado de cualificación expedido por el TSE o la Autoridad de Cualificaciones Profesionales.³⁶⁶

7.247. El anexo 3 de la Directiva de Aplicación, titulado "Procedimientos de solicitud para la formación y los exámenes sobre mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos", contiene los "procesos [que] se utilizarán para los candidatos que aspiren a certificarse como 'técnicos de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos' y a realizar la formación y los exámenes". El certificado expedido tras estos procesos tiene una validez de tres años. Para obtenerlo, los solicitantes deben cumplir determinadas prescripciones relacionadas con su nivel de competencias y conocimientos y con su formación académica; completar una formación impartida por el TSE y el fabricante o el principal importador; y superar con éxito los exámenes teóricos y prácticos. Se debe abonar una tasa, determinada de conformidad con las Directrices de Precios del Departamento de Formación.

7.248. Los fabricantes nacionales de EV y ERHV (así como los importadores de EV y ERHV procedentes de los socios de Türkiye en ACR) también están sujetos a las prescripciones relativas a la competencia del personal que trabaja en las estaciones de servicio. Estas prescripciones se establecen en las normas publicadas por el TSE y son de obligado cumplimiento en virtud del artículo 9(1) del ASSR, que exige que las estaciones de servicio tengan "las características incluidas en los reglamentos o normas determinados por el Ministerio o el Instituto Turco de Normas en

³⁶⁶ Türkiye ha confirmado que el "certificado de cualificación" a que se hace referencia en esta disposición de la Directiva de Aplicación es lo mismo que el "certificado de competencia" mencionado en la Notificación 2025/7, y ambos certificados tienen la misma denominación en las versiones originales turcas de las pruebas documentales (respuesta de Türkiye a la pregunta 32 a) del Grupo Especial, párrafo 2.20).

función del objeto de sus servicios". Türkiye se refiere a dos de esas normas: TS 12047³⁶⁷ y TSE K 646.³⁶⁸

7.249. En la norma TS 12047 se establecen las prescripciones generales para los servicios de venta de todos los vehículos automóviles, incluidas las prescripciones aplicables al personal.³⁶⁹ El artículo 4.4 de la norma TS 12047 exige que los talleres de reparación cuenten con una mínima dotación de personal provisto de unas mínimas cualificaciones, en función de la clase de vehículos para la que se preste el servicio.³⁷⁰ El personal técnico debe tener "conocimientos y competencias básicos y profesionales", conforme a lo dispuesto en otras normas según las ocupaciones de que se trate.³⁷¹

7.250. En la norma TSE K 646 se establecen las prescripciones aplicables específicamente a los EV y los ERHV.³⁷² El artículo 5.4 de la norma TSE K 646 se refiere a las prescripciones que debe cumplir el personal de las estaciones de servicio. El párrafo 5.4.2 establece lo siguiente:

El supervisor técnico y el personal técnico especializado en vehículos eléctricos del taller de reparación deben tener, como mínimo, una titulación secundaria de formación profesional industrial en mecánica, vehículos automóviles y tecnología eléctrica y electrónica, o bien un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional en la especialidad correspondiente; y, además, deben estar formados y autorizados por la empresa o empresas matrices para prestar los servicios posventa definidos en el apéndice A. El resto del personal técnico del taller de reparación debe tener, como mínimo, una titulación secundaria de formación profesional industrial en las ramas pertinentes, o un certificado oficial de maestría o de oficial, o un certificado de formación en la especialidad pertinente, o un certificado de cualificación profesional.

7.251. El párrafo 5.4.3 exige además que, aparte de la dotación de personal establecida en la norma TS 12047, los talleres de reparación cuenten con una mínima dotación de personal provisto de unas mínimas cualificaciones, en función de la clase de vehículos para la que se preste el servicio.³⁷³ El personal técnico "debe tener conocimientos y competencias básicos y profesionales definidos por las siguientes normas según sus ocupaciones, y debe haber recibido formación especializada en vehículos eléctricos impartida por el TSE o la Autoridad de Cualificaciones Profesionales, o en los niveles definidos por los fabricantes de automóviles".³⁷⁴

³⁶⁷ Turkish Standard TS 12047, Authorized Auto Repair Shops - Motor Vehicles - Requirements, December 2013, ICS 03.080.30 (TS 12047) (prueba documental TUR-35).

³⁶⁸ Certification Criteria TSE K 646, Authorized auto repair shops - Electric Vehicles - Requirements, August 2024, ICS 03.080.30 (TSE K 646) (prueba documental TUR-13).

³⁶⁹ Türkiye explica que esta norma abarca los EV y los ERHV (segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.59).

³⁷⁰ Las clases son: vehículos comerciales pesados, vehículos comerciales ligeros, automóviles de pasajeros y tractores agrícolas y forestales.

³⁷¹ Las ocupaciones son: mecánico de automóviles, mecánico de carrocería y técnico en pintura de automóviles.

³⁷² Türkiye explica que esta norma abarca los EV y los ERHV (respuesta de Türkiye a la pregunta 34 del Grupo Especial, párrafo 2.28). La certificación conforme a la norma TSE K 646 parece ser más específica y complementaria de la certificación conforme a la norma TS 12047. En una nota del artículo 1 (ámbito de aplicación) de la norma TSE K 646 se aclara que "Los talleres de reparación autorizados a los que se haya concedido el certificado de competencia de servicio (TSE-HYB) conforme a la norma TS 12047 deberán obtener la certificación con arreglo al presente documento de criterios. Los talleres de reparación autorizados que no dispongan del certificado TSE-HYB conforme a la norma TS 12047 podrán solicitar las certificaciones conforme a la norma TS 12047 y al presente documento de criterios. No obstante, durante el proceso de certificación, se exigirá como requisito previo la conformidad con la norma TS 12047".

³⁷³ Las clases son las mismas que las establecidas en la norma turca TS 12047, pero se refieren a los EV.

³⁷⁴ Las ocupaciones son: técnico de mantenimiento de EV, técnico de reparación de EV, experto en EV, mecánico de automóviles, mecánico de carrocería y técnico en pintura de automóviles. El párrafo 5.4.4 se remite a otras normas solo con respecto a las ocupaciones "mecánico de automóviles", "mecánico de carrocería" y "técnico en pintura de automóviles".

7.3.2.4.3.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.252. China aduce que el certificado de competencia exigido al personal de las estaciones de servicio establecidas por un importador no es equivalente a las prescripciones relativas a la competencia aplicables al personal de las estaciones de servicio para EV y ERHV nacionales.³⁷⁵ Según China, el IPLS siempre exige un certificado de competencia específico "exclusivamente para el mantenimiento y la reparación de vehículos eléctricos o vehículos híbridos de recarga externa", mientras que la norma TSE K 646 exige un certificado de cualificación profesional "en la especialidad correspondiente" únicamente como una de las opciones disponibles.³⁷⁶ Por consiguiente, China aduce que "las opciones de certificado de competencia de que disponen los fabricantes nacionales no están a disposición de los importadores de EV y HV chinos, lo que confirma el trato menos favorable".³⁷⁷

7.253. Türkiye aduce que las cualificaciones exigidas conforme a las normas TS 12047 y TSE K 646 son "[s]i no idénticas [...] como mínimo equivalentes al 'certificado de competencia' exigido en virtud de la Notificación 2025/7".³⁷⁸ Concretamente, Türkiye explica que una titulación secundaria de formación profesional industrial en mecánica, vehículos automóviles y tecnología eléctrica y electrónica es "tan exigente y específica como la que figura en la Notificación 2025/7, porque abarca específicamente 'la mecánica, los vehículos automóviles y la tecnología eléctrica y electrónica'", y un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional en la especialidad pertinente está "lógicamente relacionado" con los EV y los ERHV.³⁷⁹ Türkiye aduce además que las prescripciones de especialización establecidas en la norma TSE K 646 son "efectivamente lo mismo en cuanto al fondo y la terminología que el certificado de 'técnico de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos' exigido en la Notificación 2025/7".³⁸⁰

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.254. Comenzamos por señalar varios hechos al parecer no controvertidos. En primer lugar, el IPLS exige al personal que trabaja en las estaciones de servicio propiedad del importador que posea un certificado de competencia como técnico de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos (EVMRT).³⁸¹ En segundo lugar, este certificado se expide siguiendo el proceso descrito en el anexo 3 de la Directiva de Aplicación.³⁸² En tercer lugar, el certificado de EVMRT difiere del certificado oficial de maestría y del certificado de cualificación profesional, y cada uno de estos certificados se obtiene por separado.³⁸³

7.255. Antes de proseguir, consideramos importante aclarar lo que se nos plantea. Türkiye considera que China aduce que el certificado de EVMRT es "más especializado o exigente que el certificado exigido al personal que presta servicios para automóviles nacionales conforme a las normas turcas pertinentes".³⁸⁴ Türkiye procede seguidamente a presentar argumentos y pruebas en apoyo de su posición de que las prescripciones aplicables al personal de las estaciones de servicio para EV y ERHV nacionales son exigentes y muy especializadas y, por lo tanto, plenamente equivalentes a las prescripciones establecidas en el IPLS.³⁸⁵ China parece centrar su impugnación de la prescripción relativa al certificado de competencia en el argumento de que la única posibilidad en el marco del IPLS para que los importadores establezcan la competencia del personal en sus

³⁷⁵ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 192.

³⁷⁶ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 73.

³⁷⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 192.

³⁷⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.61.

³⁷⁹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.63.

³⁸⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.65.

³⁸¹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 192; respuesta de Türkiye a la pregunta 32 a) del Grupo Especial, párrafo 2.22; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.60.

³⁸² Primera comunicación escrita de China, párrafo 215; respuesta de Türkiye a la pregunta 32 del Grupo Especial, párrafos 2.21 y 2.23; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.60.

³⁸³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 70 del Grupo Especial, párrafo 2.1.

³⁸⁴ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.61 (donde se hace referencia a la declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 73).

³⁸⁵ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.68.

estaciones de servicio es mediante un certificado de EVMRT, mientras que los fabricantes nacionales disponen de diversas opciones para hacer lo mismo con arreglo a las normas pertinentes.³⁸⁶

7.256. A la luz de los argumentos de China, procederemos a comparar el trato dado a los EV y ERHV importados con el trato dado a los EV y ERHV nacionales similares con respecto a los métodos disponibles para establecer la competencia del personal encargado de prestar servicios para esos vehículos. No creemos que, en las circunstancias de la presente diferencia, este análisis implique una comparación de las prescripciones subyacentes relativas a la competencia que deben cumplirse para obtener el certificado o titulación exigidos, es decir, si son igualmente exigentes y especializadas.

7.257. El personal que trabaja en las 20 estaciones de servicio propiedad del importador debe poseer un certificado de EVMRT. En cambio, el personal que trabaja en las estaciones de servicio que prestan servicios para los EV y ERHV nacionales debe poseer una "titulación secundaria de formación profesional en mecánica, vehículos automóviles y tecnología eléctrica y electrónica, o bien un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional en la especialidad pertinente". Dicho de otro modo, en tanto que la competencia del personal que presta servicios para los EV y ERHV importados solo puede establecerse mediante un certificado de EVMRT, la competencia del personal que presta servicios para los EV y ERHV nacionales similares puede establecerse a través de tres métodos diferentes. La diferencia entre estos métodos y el certificado de EVMRT no parece residir únicamente en el nombre de la certificación exigida. El certificado de EVMRT se expide mediante el proceso descrito en el anexo 3 de la Directiva de Aplicación. Si bien las normas turcas obrantes en el expediente no detallan los procesos mediante los cuales se expide una titulación secundaria, un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional, el mero hecho de que estos métodos sean alternativos, y por lo tanto diferentes, sugiere que se pueden expedir mediante procesos diferentes.

7.258. En consecuencia, constatamos que la diferencia en los métodos disponibles para establecer la competencia del personal que trabaja en las estaciones de servicio en función de si esas estaciones de servicio son propiedad del importador o de otro operador económico, en sí y de por sí, constituye una diferencia entre el trato concedido a los EV y ERHV importados y el concedido a los EV y ERHV nacionales similares.

7.259. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

7.3.2.4.3.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados

Argumentos de las partes

7.260. China aduce, sin referirse específicamente a la prescripción relativa al certificado de competencia, que el cumplimiento de todas las prescripciones del IPLS entraña costos financieros y cargas administrativas adicionales que solo afectan a los vehículos importados.³⁸⁷ A juicio de China, las prescripciones modifican las condiciones de competencia al aumentar los costos para la venta y distribución de los EV y ERHV importados "lo que, en última instancia, afecta a su precio".³⁸⁸ Según China, los costos financieros y la carga administrativa que deben soportar los vehículos importados no se imponen a los vehículos turcos similares y, en consecuencia, esas prescripciones modifican las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.³⁸⁹

7.261. Türkiye aduce que, suponiendo que haya diferencias, China no ha explicado cómo afectan negativamente a las condiciones de competencia de los EV y ERHV extranjeros.³⁹⁰ Según Türkiye, dado que los EV y ERHV nacionales están sujetos a prescripciones equivalentes en este ámbito,

³⁸⁶ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 192.

³⁸⁷ Primera comunicación escrita de China, párrafo 217.

³⁸⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafo 212.

³⁸⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 217.

³⁹⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.69.

"no se impone un trato menos favorable a los vehículos importados y, por consiguiente, no hay infracción del artículo III.4".³⁹¹

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.262. En consonancia con anteriores órganos resolutorios, centramos nuestro examen en el diseño, la estructura y el funcionamiento previsto de la prescripción relativa al certificado de competencia para evaluar si afecta desfavorablemente a la igualdad de oportunidades de competencia de los EV y ERHV importados en relación con los vehículos nacionales similares.³⁹²

7.263. Observamos que las personas provistas de un conjunto de competencias especializadas pueden contabilizarse dentro de la dotación exigida de personal responsable del mantenimiento y la reparación de EV y ERHV nacionales si acreditan esas competencias mediante tres métodos diferentes. En cambio, las personas provistas del mismo conjunto de competencias especializadas, acreditadas mediante los tres mismos métodos, no pueden contabilizarse dentro de la dotación exigida de personal responsable del mantenimiento y la reparación de EV y ERHV importados a menos que (también) posean un certificado de EVMRT.

7.264. A nuestro juicio, la obtención de un certificado de EVMRT entraña necesariamente costos.³⁹³ Estos costos incluyen la solicitud de un certificado de EVMRT, la formación que los candidatos deben completar antes de realizar el examen, y el precio del propio certificado (incluida su renovación cada tres años).

7.265. Entendemos que Türkiye aduce que, con respecto a los EV y ERHV nacionales, el cumplimiento de las normas turcas pertinentes entrañaría costos equivalentes porque la obtención de un certificado de EVMRT equivale a obtener la titulación secundaria, el certificado oficial de maestría o el certificado de cualificación profesional que exigen esas normas.³⁹⁴

7.266. Aun suponiendo, como parece sugerir Türkiye, que esos métodos para establecer la competencia del personal que trabaja en estaciones de servicio entrañen costos equivalentes, observamos no obstante que un certificado de EVMRT es el único método de ese tipo disponible con respecto a los EV y ERHV importados, y que los tres métodos alternativos solo están disponibles con respecto a los EV y ERHV nacionales. Por lo tanto, los operadores económicos que venden EV y ERHV nacionales tienen una opción que no está al alcance de los operadores económicos que venden EV y ERHV importados, a saber, la opción de acreditar la competencia de la dotación exigida de personal especializado responsable del mantenimiento y la reparación mediante tres métodos diferentes, y sin que la persona en cuestión posea un certificado de EVMRT.³⁹⁵

7.267. En consecuencia, consideramos que los operadores económicos que venden EV y ERHV nacionales tienen acceso a un mayor número de especialistas provistos de las competencias especializadas pertinentes exigidas en la prestación de servicios para EV y ERHV.³⁹⁶

³⁹¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.96.

³⁹² Véanse el informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 130; y el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Energía renovable*, párrafo 7.247.

³⁹³ Véanse en ese sentido las observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 70 del Grupo Especial, párrafo 62.

³⁹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 70 del Grupo Especial, párrafo 2.2.

³⁹⁵ Como señala China, "en el caso de los vehículos nacionales, los centros de servicios tienen flexibilidad para buscar personal que posea uno de los tres certificados posibles. La flexibilidad no está a disposición de los centros de servicios para vehículos importados sujetos al IPLS" (observación de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 84).

³⁹⁶ Habida cuenta de la reciente introducción de la prescripción de que el personal de las estaciones que prestan servicios para los EV y ERHV importados posea específicamente un certificado de EVMRT, también consideramos pertinente examinar la situación actual en comparación con la que existía antes de la introducción del IPLS. Entendemos que, antes de la introducción del IPLS, el personal de las estaciones que prestaban servicios para los EV y ERHV importados solo estaba sujeto a las prescripciones relativas a la competencia establecidas en las normas TS 12047 y TSE K 646, al igual que el personal de las estaciones que prestaban servicios para los EV y ERHV nacionales. Poseer una titulación secundaria, un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional era suficiente para que las personas se contabilizaran dentro de la dotación exigida de personal cualificado necesario para el funcionamiento de la estación de servicio. Tras la introducción del IPLS, entendemos que las mismas personas, con las mismas competencias establecidas mediante los tres mismos métodos, ya no pueden contabilizarse dentro de la dotación exigida de

7.268. Por lo tanto, la prescripción relativa al certificado de competencia tendría consecuencias para la igualdad de condiciones de competencia entre los EV y ERHV importados y los nacionales. Esto se desprende necesariamente del texto de la prescripción, que se refiere al certificado de EVMRT como el *único* método disponible para establecer la competencia del personal que presta servicios para los EV y ERHV importados.

7.269. Por lo tanto, concluimos que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.3.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR

7.270. Por último, observamos que, como se ha indicado *supra*, podría haber categorías de EV y ERHV comprendidas en el ámbito de aplicación del IPLS pero no en el ámbito de aplicación del ASSR. Respecto de estas categorías de EV y ERHV, observamos que el personal que trabaja en las estaciones que prestan servicios para los EV y ERHV importados debe poseer un certificado de EVMRT. En cambio, *no* se exige que el personal que trabaja en las estaciones que prestan servicios para los EV y ERHV nacionales posea una competencia específica. Por lo tanto, el IPLS establece una prescripción adicional para los EV y ERHV importados, de la que no existe ningún equivalente para los vehículos nacionales similares. A nuestro juicio, esto ya es una clara indicación de que las condiciones de competencia se modifican desfavorablemente en detrimento de los EV y ERHV importados.³⁹⁷ Además, consideramos que la falta de *cualquier* prescripción relativa a la acreditación de las competencias de las personas que trabajan en las estaciones que prestan servicios para los EV y ERHV nacionales, en comparación con la prescripción de obtener un certificado de EVMRT para las personas que trabajan en las estaciones que prestan servicios para los EV y ERHV importados, podría conceder a los vehículos nacionales una ventaja competitiva en el mercado con respecto a los vehículos similares importados.

7.271. En consecuencia, por las mismas razones descritas *supra*, consideramos que esta diferencia de trato modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.4 Prescripción relativa al centro de llamadas

7.3.2.4.4.1 Disposiciones pertinentes

7.272. La Notificación 2025/7 exige lo siguiente:

c) Prestar servicios para cada marca que se va a importar con un centro de llamadas turco con al menos 40 empleados

7.273. La Directiva de Aplicación aclara en una nota explicativa lo siguiente:

Corresponde al importador asegurarse de que el centro de llamadas para cada marca emplee a no menos de 40 personas.

7.274. Los fabricantes nacionales de EV y ERHV (así como los importadores de EV y ERHV procedentes de la Unión Europea y de los socios de Türkiye en ALC) están sujetos a una prescripción establecida en el artículo 10(4) del ASSR, que en sus partes pertinentes dice así:

[...] El consumidor puede notificar la avería por teléfono, fax, correo electrónico, carta certificada con acuse de recibo y medios similares. En caso de desacuerdo, la carga de

personal cualificado necesario para el funcionamiento de la estación de servicio. En lugar de ello, deben pasar por el proceso establecido en el anexo 3 de la Directiva de Aplicación y obtener un certificado de EVMRT. En tanto en cuanto esto daría lugar a una limitación de la mano de obra disponible para las estaciones que prestan servicios a los EV y ERHV importados, a nuestro juicio, la prescripción de obtener un certificado de EVMRT podría conceder a los EV y ERHV nacionales una ventaja competitiva en el mercado con respecto a los vehículos similares importados.

³⁹⁷ Véanse, en ese sentido, el informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafos 133 y 138; y el informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.185 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Artículo 211 de la Ley de Asignaciones* y al informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Bebidas derivadas de la malta*, párrafos 5.32 y 5.35).

la prueba relativa a la notificación recae en el consumidor. En el supuesto de que el fabricante o el importador habilite una línea telefónica para que los consumidores establezcan contacto en relación con los servicios posventa, el fabricante o importador no podrá elegir una tarifa superior a la tarifa ordinaria para esa línea.

7.3.2.4.4.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.275. China aduce que el artículo 10 del ASSR no exige el establecimiento de un centro de llamadas ni impone una prescripción relativa a una mínima dotación de personal.³⁹⁸ China sostiene asimismo que Türkiye no ha presentado pruebas que justifiquen su alegación de que los fabricantes nacionales ya cumplen la prescripción relativa al centro de llamadas. Incluso si así fuera, China aduce que los fabricantes nacionales seguirían teniendo la flexibilidad necesaria para "reducir la dotación de personal o subcontratar el servicio en función de las necesidades u otras consideraciones", y que esa flexibilidad no se concede a los importadores de EV y ERHV chinos.³⁹⁹

7.276. Türkiye aduce que la prescripción relativa al centro de llamadas "ya la cumplen, de hecho, los fabricantes nacionales" y que estos también tienen la obligación de estar localizables para los consumidores.⁴⁰⁰ En apoyo de este argumento, Türkiye presenta cuatro pruebas documentales que contienen capturas de pantalla de los sitios de internet de cuatro fabricantes nacionales en las que se indican las formas de contacto con esos fabricantes.⁴⁰¹ Türkiye añade que sus autoridades "de forma rutinaria vigilan y garantizan que todos los operadores económicos, incluidos los fabricantes nacionales, faciliten a los consumidores herramientas (de comunicación) suficientes y eficaces para que estos puedan plantear sus preocupaciones, incluso a través de centros de llamadas debidamente dotados de personal".⁴⁰²

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.277. El IPLS exige a los importadores que exploten al menos un centro de llamadas en Türkiye que preste servicios para cada marca importada y tenga una dotación de al menos 40 empleados. En cambio, el ASSR establece el derecho de los consumidores de notificar a los fabricantes cualquier avería de los EV y ERHV nacionales. Aun suponiendo que este derecho se traduzca en una obligación implícita de que los fabricantes nacionales estén localizables para los consumidores, hay una clara diferencia entre las prescripciones aplicables a los EV y ERHV importados en comparación con las que se refieren a los EV y ERHV nacionales.⁴⁰³

7.278. Tomamos nota del argumento general de Türkiye de que tanto el IPLS como el ASSR tratan de garantizar que los consumidores puedan localizar a los operadores económicos responsables del servicio posventa de los EV y ERHV vendidos en el mercado turco.⁴⁰⁴ No obstante, las formas en que el IPLS y el ASSR persiguen este objetivo difieren sustancialmente en función de si el servicio posventa se refiere a los EV y ERHV importados o a los nacionales. Los importadores tienen la obligación de estar localizables mediante la explotación de un centro de llamadas con 40 empleados en Türkiye. Los fabricantes nacionales, suponiendo que tengan la obligación de estar localizables para los consumidores, son libres de elegir la forma más adecuada de hacerlo. Podrían hacerlo, aunque no están obligados a ello, mediante la explotación de un centro de llamadas. De hecho, el ASSR prevé la posibilidad de que un fabricante habilite una línea telefónica para que los consumidores establezcan contacto en relación con los servicios posventa únicamente como uno de

³⁹⁸ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 193.

³⁹⁹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 194.

⁴⁰⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.70.

⁴⁰¹ Capturas de pantalla de los sitios web de Chery (prueba documental TUR-38), Ford (prueba documental TUR-39), Renault (prueba documental TUR-40) y TOGG (prueba documental TUR-41).

⁴⁰² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72.

⁴⁰³ A nuestro juicio, la flexibilidad a la que se refiere China (que permite a los fabricantes nacionales que han optado por explotar un centro de llamadas reducir el número de empleados o subcontratar el servicio) es simplemente una consecuencia de esta diferencia (segunda comunicación escrita de China, párrafo 194).

⁴⁰⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.97.

los métodos disponibles para que el fabricante esté localizable para los consumidores (utilizando las palabras "en el supuesto de que").

7.279. Türkiye aduce también que, de hecho, los fabricantes nacionales cumplen la prescripción relativa al centro de llamadas.⁴⁰⁵ Estamos de acuerdo con China en que las pruebas documentales presentadas por Türkiye no demuestran inequívocamente que los fabricantes nacionales cumplan la misma prescripción que se exige a los importadores.⁴⁰⁶ Aun suponiendo, a efectos de argumentación, que los fabricantes nacionales exploten centros de llamadas en Türkiye con una dotación de 40 empleados, no vemos la pertinencia de este hecho para nuestro análisis. Insistimos en que los fabricantes nacionales no están obligados a explotar esos centros de llamadas, mientras que los importadores, sí. Además, si los EV y ERHV de la misma marca son importados por más de un importador, entendemos que cada importador debe obtener un certificado de permiso y, por lo tanto, debe explotar un centro de llamadas para la marca pertinente.

7.280. Por lo tanto, concluimos que la prescripción de que los importadores exploten un centro de llamadas con 40 empleados para cada marca importada, junto con la falta de tal prescripción para los fabricantes nacionales, da lugar a una diferencia en el trato concedido a los EV y ERHV importados y a los EV y ERHV nacionales similares.

7.281. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

7.3.2.4.4.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados

Argumentos de las partes

7.282. China aduce que, para cumplir la prescripción relativa al centro de llamadas (de manera análoga a la prescripción relativa a las estaciones de servicio), los importadores deben dedicar recursos financieros a establecer y mantener un centro de llamadas⁴⁰⁷ y necesitan recuperar esos costos a través del precio de los EV y ERHV importados, modificando las condiciones de competencia en su detrimento.⁴⁰⁸ En general, China se remite a las mismas preocupaciones que plantea con respecto a la prescripción relativa a las estaciones de servicio: la explotación de un centro de llamadas con 40 empleados requiere gastos e inversiones sustanciales que habrán de reflejarse en el costo y el precio de los vehículos importados vendidos en el mercado turco, lo que afecta a sus oportunidades de competencia y desincentiva su importación.⁴⁰⁹

7.283. Türkiye aduce que China no ha demostrado "que exista un desequilibrio en las condiciones de competencia"⁴¹⁰, o que la flexibilidad a la que se refiere China redunde en un trato menos favorable.⁴¹¹

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.284. Observamos que el importador debe explotar un centro de llamadas con una dotación de 40 empleados en Türkiye. En cambio, en la medida en que del derecho de los consumidores descrito en el ASSR pudiera inferirse la prescripción de que los fabricantes nacionales exploten un centro de llamadas, los fabricantes nacionales podrían utilizar cualquier método para garantizar que los consumidores pudieran localizarlos. Por lo tanto, la prescripción relativa al centro de llamadas impone más costos asociados a la venta de EV y ERHV importados, al exigir el establecimiento y la

⁴⁰⁵ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.70 y 3.71.

⁴⁰⁶ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 194. A lo sumo, las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran que algunos fabricantes nacionales de Türkiye han optado por habilitar líneas telefónicas para que los consumidores los contacten en relación con los servicios posventa. Sigue sin estar claro i) si alguno de esos fabricantes nacionales explota centros de llamadas en Türkiye con una dotación de 40 empleados; y ii) de qué modo han optado otros fabricantes nacionales por estar localizables para los consumidores.

⁴⁰⁷ Primera comunicación escrita de China, párrafos 212 y 217.

⁴⁰⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafo 212.

⁴⁰⁹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 212, 217 y 219; segunda comunicación escrita de China, párrafo 172; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 61.

⁴¹⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.98.

⁴¹¹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72.

continua explotación de un centro de llamadas con una dotación de al menos 40 empleados. Con independencia de que el importador opte por repercutir el costo de la inversión requerida en el precio de los vehículos vendidos en el mercado turco (como sugiere China) o por absorber este costo, ello colocaría inevitablemente a los EV y ERHV importados en situación de desventaja competitiva en comparación con los EV y ERHV nacionales (es decir, a través de un precio de venta más elevado o de un margen de beneficio más bajo). A nuestro juicio, esto modifica las condiciones de competencia en el mercado entre los EV y ERHV importados y los nacionales.

7.285. Estamos de acuerdo con China en que la prescripción relativa al centro de llamadas crea un desincentivo para que los operadores económicos importen EV y ERHV procedentes de países que no son socios de Türkiye en ACR. Consideramos que, en circunstancias normales, un operador económico que se centre en la venta de EV y ERHV preferiría evitar la carga de explotar un centro de llamadas con 40 empleados y, en lugar de ello, optaría por vender EV y ERHV similares respecto de los cuales no esté obligado a establecer y explotar un centro de llamadas.

7.286. Por lo tanto, concluimos que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.4.4 EV y ERHV no comprendidos en el ámbito de aplicación del ASSR

7.287. Por último, observamos que, como se ha indicado *supra*, podría haber categorías de EV y ERHV comprendidas en el ámbito de aplicación del IPLS pero no en el ámbito de aplicación del ASSR. Respecto de estas categorías de EV y ERHV, observamos que, en el caso de los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR, debe haber al menos un centro de llamadas en Türkiye que preste servicios para cada marca importada con una dotación de 40 empleados. En cambio, en el caso de los EV y ERHV similares de producción nacional, no existe *ninguna* prescripción, de ningún tipo, que obligue a su fabricante a estar localizable para los consumidores a través de tal centro de llamadas. Por lo tanto, el IPLS establece también una prescripción adicional para esos EV y ERHV importados, de la que no existe ningún equivalente para los vehículos nacionales similares.

7.288. En consecuencia, por las razones descritas *supra*, consideramos que esta diferencia de trato modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.5 Prescripción relativa al representante autorizado

7.3.2.4.5.1 Disposiciones pertinentes

7.289. De conformidad con la Notificación 2025/7, para obtener un certificado de permiso se exige lo siguiente:

- c) El fabricante de las mercancías que se vayan a importar debe tener un representante autorizado residente en el país

7.290. En la Directiva de Aplicación se hace referencia a un "documento certificado por el consulado que pruebe que el fabricante ha autorizado al importador solicitante" y figura la siguiente nota explicativa: "Se trata de un documento certificado por el consulado mediante el que se otorga autorización al importador, radicado en Turquía, respecto de la marca y el tipo específicos". El anexo 1 de la Directiva de Aplicación contiene un modelo de acuerdo relativo al representante autorizado para los productos importados.

7.291. Los fabricantes nacionales de EV y ERHV no están sujetos a la prescripción de tener un representante autorizado residente en Türkiye.

7.3.2.4.5.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.292. Las partes están de acuerdo en que la prescripción de nombrar un representante autorizado atañe únicamente a los EV y ERHV importados y en que no hay tal prescripción en el caso de los EV y ERHV nacionales.⁴¹²

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.293. Los EV y ERHV importados están sujetos a una prescripción adicional, que no es aplicable respecto de los vehículos nacionales similares.

7.294. Consideramos que esta prescripción adicional constituye una diferencia entre el trato concedido a los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR y el trato concedido a los EV y ERHV similares de producción nacional. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

7.3.2.4.5.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados

Argumentos de las partes

7.295. China hace referencia al hecho de que los fabricantes extranjeros ya están obligados a tener un representante autorizado en el territorio turco a efectos no relacionados con el IPLS, en particular con arreglo al Reglamento de Homologación (TAR) de Türkiye.⁴¹³ Sin embargo, China aduce que, a efectos del IPLS, no puede ser representante autorizado una persona distinta del importador. China argumenta que, al exigir también el nombramiento de un representante autorizado, el IPLS impone una "doble carga" a los fabricantes extranjeros que no se aplica a los fabricantes nacionales.⁴¹⁴ Según China, esta doble carga constituye un trato menos favorable a efectos del artículo III.4.

7.296. Türkiye también hace referencia al hecho de que los fabricantes extranjeros ya están obligados a tener un representante autorizado con arreglo al TAR. Según Türkiye, esto significa que, "en la práctica, en el momento en que el IPLS pasa a ser pertinente para los automóviles producidos en el extranjero, los fabricantes extranjeros ya habrán establecido representantes autorizados" y la prescripción relativa al representante autorizado "por tanto nunca dará lugar a una carga adicional para los fabricantes extranjeros".⁴¹⁵ Además, Türkiye aduce que la prescripción relativa al representante autorizado no equivale a un trato menos favorable, y que China no ha aportado pruebas de que conlleve cargas administrativas o logísticas para los fabricantes extranjeros.⁴¹⁶ Según Türkiye, el esfuerzo administrativo relacionado con el cumplimiento de la prescripción es "mínimo".⁴¹⁷ Por último, Türkiye aduce que la prescripción no supone un trato menos favorable a los productos importados porque "neutraliza una ventaja de la que gozaría en otro caso un fabricante extranjero frente al fabricante nacional" y "restablece la igualdad de condiciones" entre los fabricantes nacionales que están establecidos en Türkiye y pueden ser contactados fácilmente por los consumidores y las autoridades turcas, y los fabricantes extranjeros que están en el extranjero y no pueden ser contactados fácilmente por los consumidores y las autoridades.⁴¹⁸

⁴¹² Segunda comunicación escrita de China, párrafo 205; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.101.

⁴¹³ Regulation on Type Approval and Market Surveillance and Inspection of Motor Vehicles and Trailers and their Components, Systems and Separate Technical Units (EU/2018/858) (TAR) (prueba documental TUR-54).

⁴¹⁴ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 206.

⁴¹⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 27 del Grupo Especial, párrafo 2.7; y observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁴¹⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.75.

⁴¹⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.100.

⁴¹⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.101.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.297. Comenzamos por señalar varios hechos al parecer no controvertidos. Todos los fabricantes (extranjeros o nacionales) son responsables de obtener la homologación de las autoridades competentes antes de que se pueda vender un vehículo en el mercado turco.⁴¹⁹ Para solicitar la homologación, los fabricantes extranjeros que no estén establecidos en la Unión Europea deben nombrar un representante establecido en Türkiye que los represente ante el organismo de homologación pertinente (representante a efectos del TAR).⁴²⁰ Este puede ser el importador u otra entidad jurídica.⁴²¹ La prescripción proviene del TAR y existía antes de que se adoptara el IPLS.⁴²² Para obtener un certificado de permiso en el marco del IPLS, los fabricantes de EV y ERHV importados también deben nombrar un representante autorizado establecido en Türkiye (representante a efectos del IPLS).⁴²³

7.298. Las partes discrepan en cuanto a si un fabricante extranjero siempre puede nombrar representante a efectos del IPLS a la entidad jurídica que desempeña la función de representante a efectos del TAR. China considera que ello únicamente es posible si esta entidad jurídica es el importador. A juicio de China, si una entidad jurídica distinta del importador desempeña la función de representante a efectos del TAR, el IPLS exige el nombramiento de otra entidad (el importador) como representante a efectos del IPLS. Türkiye considera que la misma entidad jurídica (que podría o no ser el importador) puede desempeñar la función de representante tanto a efectos del TAR como del IPLS.

7.299. Para abordar el desacuerdo entre las partes, en primer lugar examinaremos la prescripción de designar un representante en el marco del TAR, que existía antes del IPLS. No cabe duda de que el TAR hace referencia a dos funciones independientes: la del "representante del fabricante"⁴²⁴, cuyas obligaciones se establecen en el artículo 15, y la del "importador"⁴²⁵, cuyas obligaciones se establecen en el artículo 16. No creemos que nada de lo dispuesto en el TAR impida a los fabricantes extranjeros nombrar a un importador como su representante a efectos del TAR. En ese sentido, coincidimos con Türkiye en que el importador puede actuar como representante a efectos del TAR.⁴²⁶ En ese caso hipotético, el mismo operador desempeñará dos conjuntos de funciones: las del importador (que tiene las responsabilidades previstas en el artículo 16) y las del representante a efectos del TAR (que tiene las responsabilidades previstas en el artículo 15). También estamos de acuerdo con China en que nada de lo dispuesto en el TAR impide a los fabricantes extranjeros nombrar a dos operadores diferentes para las funciones de importador y representante a efectos del TAR. En ese caso hipotético, cada operador desempeñará un conjunto de funciones.

7.300. Pasamos ahora a examinar la prescripción relativa al representante autorizado en el marco del IPLS. Observamos que el texto de la Notificación 2025/7 solo hace referencia al "representante autorizado" que un fabricante extranjero debe tener en Türkiye. Sin embargo, en la Directiva de Aplicación se hace referencia a un documento que pruebe que el fabricante ha autorizado al

⁴¹⁹ Artículos 5 y 13(1) del TAR. Türkiye explica que la homologación es un proceso en el que una autoridad nacional certifica que un modelo, sistema o componente de un vehículo cumple todas las prescripciones especificadas en materia de seguridad, medio ambiente y producción antes de que pueda venderse o utilizarse en una región concreta (primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.102).

⁴²⁰ Artículo 13(4) del TAR; respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 37; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.102.

⁴²¹ Respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 44; y observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 2.6.

⁴²² El TAR se publicó en la Gaceta Oficial de Türkiye el 19 de abril de 2020. La primera versión del IPLS se adoptó en noviembre de 2023 (Notification on the Import of Certain Electric Vehicles (Import: 2023/22), Official Gazette No. 32384 (29 November 2023) (prueba documental CHN-13).

⁴²³ Respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 37; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.100.

⁴²⁴ En el artículo 3(u) del TAR se define el término "representante del fabricante" como una persona física o jurídica "debidamente nombrada por el fabricante para representarlo ante la autoridad de homologación o una autoridad de vigilancia del mercado y actuar en su nombre en asuntos abarcados por el presente Reglamento".

⁴²⁵ En el artículo 3(ü) del TAR se define el término "importador" como una persona física o jurídica establecida en Türkiye que "importa vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, partes o material de conformidad con la legislación nacional en materia de comercio exterior y aduanas y los comercializa en el mercado interno". Señalamos que, a diferencia de los representantes a efectos del TAR, los importadores no precisan ser "debidamente nombrad[os] por el fabricante".

⁴²⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.75.

"importador solicitante". Además, la nota explicativa dispone que ese documento debe autorizar "al importador, radicado en Turquía", respecto de la marca y el tipo específicos. El anexo 1 de la Directiva de Aplicación contiene un modelo de acuerdo relativo al representante autorizado para los productos importados. Por medio de este acuerdo, una "empresa fabricante" autoriza a un representante a suscribir compromisos en nombre de la empresa, a representarla ante un organismo de homologación o un organismo de vigilancia e inspección del mercado respecto de marcas y tipos específicos, y a "actuar en nombre del fabricante".

7.301. Si bien la Notificación 2025/7 solo hace referencia al representante a efectos del IPLS en general, la Directiva de Aplicación se refiere al "importador" o al "importador solicitante" como la entidad autorizada para desempeñar la función de representante a efectos del IPLS.⁴²⁷ En la sección 1 de la Directiva de Aplicación se describe la Directiva como "directriz" referente a los "procedimientos y principios relacionados con el certificado de permiso que ha de obtenerse para los vehículos objeto de supervisión aduanera comprendidos en el ámbito de" la Notificación 2025/7.⁴²⁸ Desde la perspectiva de un importador que solicita un certificado de permiso, los textos de la Notificación 2025/7 y la Directiva de Aplicación dan a entender que, para obtener un certificado de permiso, el importador debe presentar un documento que lo autorice a desempeñar la función de representante del fabricante extranjero a efectos del IPLS. A nuestro juicio, esta perspectiva tiene consecuencias importantes para las condiciones de competencia porque afecta inmediata y directamente al comportamiento del importador. Aceptamos las explicaciones de Türkiye de que la referencia que se hace a los importadores en la Directiva de Aplicación "no debe leerse como la prescripción consistente en que solo se puede nombrar representantes autorizados a los importadores" y de que el texto de la Notificación 2025/7, que no limita la representación autorizada a los importadores, prevalecería en caso de conflicto con el de la Directiva de Aplicación.⁴²⁹ Sin embargo, no vemos que haya un conflicto aparente entre las prescripciones contenidas en estos dos instrumentos jurídicos. Con arreglo a sus propios términos, la Notificación 2025/7 exige que el fabricante extranjero nombre a un "representante autorizado", y la Directiva de Aplicación, que, a nuestro entender, expone en detalle las prescripciones establecidas en la Notificación 2025/7, especifica que el fabricante debe nombrar como tal "representante autorizado" al importador. Estos instrumentos contienen la única orientación disponible para los importadores que solicitan un certificado de permiso. A nuestro modo de ver, por lo tanto, cabe esperar razonablemente que un importador que solicite un certificado de permiso llegue a la conclusión de que se debe nombrar representante a efectos del IPLS específicamente al importador, ya sea que ese importador desempeñe las funciones de representante a efectos del TAR o no.⁴³⁰ Por lo tanto, estamos de acuerdo con China.

7.302. En consecuencia, en algunas situaciones, la prescripción relativa al representante autorizado puede obligar a los fabricantes extranjeros a nombrar a dos entidades distintas como representantes a efectos del TAR y del IPLS. Entendemos que China se refiere a esto cuando habla de la "doble carga" que modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

⁴²⁷ En cuanto a la segunda referencia, señalamos que la Notificación 2025/7 se aplica a los importadores, y las partes no parecen discrepar en que son los importadores quienes solicitan y deben obtener un certificado de permiso para importar EV y ERHV.

⁴²⁸ Türkiye también ha explicado que la Directiva de Aplicación "expone en detalle", "especifica" o "pone en práctica" las prescripciones establecidas en la Notificación 2025/7 y "proporciona orientación con respecto al funcionamiento del IPLS" (primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.79 y nota 442; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.145).

⁴²⁹ Observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial, párrafo 2.7.

⁴³⁰ Como se ha señalado *supra*, es posible que algunos fabricantes extranjeros hayan nombrado al importador para actuar como su representante a efectos del TAR. En lo que respecta a los EV y ERHV producidos por esos fabricantes extranjeros, conforme a la Notificación 2025/7 el importador debería actuar tanto como representante a efectos del TAR cuanto como representante a efectos del IPLS. Sin embargo, es posible que otros fabricantes extranjeros hayan nombrado como representante a efectos del TAR a un operador económico distinto del importador. En lo que respecta a los EV y ERHV producidos por esos fabricantes, conforme a la Notificación 2025/7 dos entidades distintas deberían desempeñar las funciones de representante a efectos del TAR y representante a efectos del IPLS, o el fabricante extranjero debería destituir a su representante a efectos del TAR y nombrar al importador como representante a efectos del TAR y del IPLS. A ese respecto, recordamos que estamos de acuerdo con órganos resolutorios anteriores en que una prescripción puede ser incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 incluso si no conlleva en todos los casos el otorgamiento de un trato menos favorable a los productos importados (véase el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (artículo 21.5 - CE)*, párrafo 221).

7.303. Por tanto, consideramos que China ha acreditado *prima facie* que la prescripción relativa al representante autorizado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados. Pasamos ahora a examinar los dos argumentos de réplica planteados por Türkiye.

7.304. En primer lugar, Türkiye aduce que el esfuerzo administrativo relacionado con el cumplimiento de la prescripción relativa al representante autorizado es "mínimo".⁴³¹ Hacemos notar que la impugnación por China de la prescripción relativa al representante autorizado no se refiere al esfuerzo administrativo relacionado con el nombramiento de un representante a efectos del IPLS, sino a los costos adicionales que pueden derivarse en situaciones en que el representante a efectos del TAR no es el importador. A nuestro juicio, la cuestión de si el esfuerzo administrativo de nombrar a un representante a efectos del IPLS es mínimo no guarda ninguna relación con la existencia, en algunas situaciones, de esta "doble carga".

7.305. En segundo lugar, Türkiye aduce que el objetivo perseguido por la prescripción relativa al representante autorizado es "restablecer la igualdad de condiciones" entre los EV y ERHV importados y los nacionales, tendiendo "un puente entre los fabricantes y las autoridades turcas competentes que [...] naturalmente ya existe en el caso de los fabricantes nacionales".⁴³² Señalamos que la determinación de si una medida es incompatible con el artículo III.4 no exige una indagación acerca de los objetivos reglamentarios de la medida.⁴³³ Abordaremos los argumentos de Türkiye correspondientes a los objetivos reglamentarios de la prescripción relativa al representante autorizado en nuestro análisis de la defensa planteada por Türkiye al amparo del artículo XX d). En la etapa actual del análisis, el argumento de Türkiye no altera nuestra conclusión de que la prescripción relativa al representante autorizado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.⁴³⁴

7.306. Por lo tanto, concluimos que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.6 Prescripción relativa al compromiso en materia de baterías

7.3.2.4.6.1 Disposiciones pertinentes

7.307. La Notificación 2025/7 dispone que, para obtener un certificado de permiso:

d) Se necesita presentar un compromiso por escrito de aceptación por el importador de los procedimientos que han de llevarse a cabo en relación con la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías.

7.308. En una nota explicativa de la Directiva de Aplicación se aclara lo siguiente:

El importador conviene en aceptar todas las labores y procesos relativos a cada batería en todo vehículo importado, incluidos los derechos y cargas correspondientes a esos procesos.

7.309. En el anexo 4 de la Directiva de Aplicación figura un modelo de ese compromiso, que dice así:

En relación con los vehículos y baterías de marca ... y tipo ... incluidos en la solicitud presentada en el marco de la Notificación sobre la Importación de Determinados Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos de Recarga Externa (Importación: 2025/7), aceptamos la aplicación, vigilancia, inspección y control que ha de llevar a cabo la

⁴³¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.100; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.77.

⁴³² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.101; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.73.

⁴³³ Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.117; *Estados Unidos - Cigarrillos de clavo de olor*, párrafo 179 y nota 372; y *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128.

⁴³⁴ Véase, de manera análoga, en relación con el argumento de que el objetivo último de la medida impugnada era lograr una "mayor" igualdad de oportunidades de competencia, el informe del Grupo Especial, *UE - Paquete energético*, párrafo 7.1322.

organización autorizada del Ministerio de Industria y Tecnología de la República de Turquía, y nos comprometemos a sufragar cualesquiera derechos y gastos que se deriven de esos procesos. Asimismo, manifestamos nuestro compromiso de acceder a cualquier intercambio de información y compartición de datos con la organización pertinente durante el proceso posventa.

7.310. Los fabricantes nacionales de EV y ERHV no están sujetos a la prescripción de presentar un compromiso por escrito similar. Türkiye hace referencia a reglas relativas a la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías que se aplican tanto a los importadores como a los fabricantes nacionales y están establecidas en el Reglamento relativo a los Residuos de Baterías y Acumuladores (RWBA)⁴³⁵, así como a prescripciones en materia de seguridad de las baterías de vehículos de recarga establecidas en el TAR.⁴³⁶ Sin embargo, a nuestro entender, Türkiye no aduce que ninguno de esos dos instrumentos incluya la prescripción de que los fabricantes nacionales presenten un compromiso similar al exigido en el marco del IPLS. Antes bien, Türkiye hace referencia a esos instrumentos como fuentes de obligaciones relativas tanto a los EV y ERHV nacionales como a los importados.

7.3.2.4.6.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.311. China aduce que "los vehículos importados objeto del IPLS están sujetos a prescripciones relativas a la vigilancia, la inspección, el control y el intercambio de datos y a derechos que no se aplican a los vehículos nacionales similares".⁴³⁷ China también sostiene que Türkiye no ha identificado ninguna disposición específica del RWBA que supuestamente contenga obligaciones equivalentes a las del compromiso escrito exigido en el marco de la Notificación 2025/7.⁴³⁸ Según China, el RWBA no parece aplicarse a los fabricantes de vehículos; se refiere principalmente al reciclaje de baterías; y no parece imponer obligaciones relativas a la vigilancia, el control o la inspección de los sistemas de baterías de vehículos, ni obligaciones de intercambio de información.⁴³⁹ Por último, China discrepa con Türkiye en que las inspecciones previstas en el compromiso en materia de baterías sean las mismas que las previstas en el TAR.⁴⁴⁰

7.312. Türkiye aduce que los fabricantes nacionales también están sujetos a las reglas relativas a la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías establecidas en el RWBA.⁴⁴¹ Türkiye explica que, en el marco de la legislación nacional, el RWBA se aplica a los sistemas de baterías de vehículos y a los fabricantes de vehículos.⁴⁴² Además, los fabricantes nacionales deben cerciorarse de que los vehículos cumplen las prescripciones relativas a la seguridad de las baterías recargables establecidas en el TAR.⁴⁴³ Según Türkiye, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías no es una fuente de obligaciones nuevas para el importador, sino únicamente un "instrumento con fines de transparencia" destinado a recordar a los importadores las prescripciones vigentes.⁴⁴⁴

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.313. Las partes parecen estar de acuerdo en que la prescripción de suscribir el documento escrito del anexo 4 de la Directiva de Aplicación se aplica solo a los importadores y en que los fabricantes nacionales no están obligados a suscribir un documento equivalente.⁴⁴⁵ No obstante, las partes no

⁴³⁵ Ministry of Environment and Forestry, Regulation on Control of Waste Batteries and Accumulators (RWBA) (prueba documental TUR-83).

⁴³⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.78.

⁴³⁷ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 55.

⁴³⁸ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 199.

⁴³⁹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 200.

⁴⁴⁰ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 55.

⁴⁴¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.105.

⁴⁴² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.81.

⁴⁴³ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.78.

⁴⁴⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.107; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.78.

⁴⁴⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafo 215; y primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.107.

están de acuerdo en muchos otros elementos de hecho. Plantean argumentos sobre una serie de aspectos diferentes. Antes de proseguir, consideramos importante aclarar cuál es la cuestión que a nuestro juicio se nos plantea. A continuación, nos centraremos en los argumentos de las partes que estén relacionados directamente con esta cuestión.

7.314. Para comenzar, observamos que en el caso de los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR, el importador debe aportar un documento escrito firmado.⁴⁴⁶ En ese documento, el importador debe: i) aceptar la aplicación, vigilancia, inspección y control que han de llevar a cabo las autoridades turcas con respecto a cada batería en todo vehículo importado; ii) comprometerse a sufragar cualesquiera derechos y gastos que se deriven de esos procesos; y iii) comprometerse a acceder a cualquier intercambio de información y compartición de datos con las autoridades durante el proceso posventa.

7.315. Por tanto, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías consiste en exigir a los importadores que contraigan un compromiso con miras al futuro. Por el contrario, *no* consiste en exigir el cumplimiento por los EV y ERHV importados de las reglas relativas a la seguridad de las baterías recargables que puedan estar establecidas en el TAR. Tampoco consiste en exigir a los importadores que respeten las reglas relativas a la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías que puedan estar establecidas en el RWBA.⁴⁴⁷ Así pues, consideramos que la cuestión que se nos plantea *no* es si los EV y ERHV importados y nacionales están sujetos a las mismas reglas relativas a la seguridad de las baterías recargables, ni si los importadores y los fabricantes nacionales están sujetos a las mismas reglas relativas a la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías. Antes bien, la cuestión es si los fabricantes nacionales están sujetos a alguna prescripción de aceptar todo proceso futuro de aplicación, vigilancia, inspección y control que hayan de llevar a cabo las autoridades turcas y comprometerse a sufragar los derechos y gastos conexos y a acceder al intercambio de información y la compartición de datos que requieran las autoridades.

7.316. El hecho de que Türkiye no haya señalado ninguna disposición del RWBA o del TAR que obligue a los fabricantes nacionales a aceptar todo proceso futuro y a comprometerse a sufragar los derechos y gastos y a acceder al intercambio de información y la compartición de datos constituye, a nuestro juicio, un indicio significativo de que los EV y ERHV importados reciben un trato diferente en comparación con los vehículos nacionales similares.⁴⁴⁸ Sin embargo, conscientes de nuestro deber de hacer una evaluación objetiva del asunto que se nos ha sometido, también hemos examinado los textos del RWBA y del TAR para determinar si contienen una prescripción equivalente aplicable a los fabricantes nacionales que consista en aceptar todo proceso futuro y comprometerse a sufragar los derechos y gastos y a acceder a todo intercambio de información.

7.317. No hemos hallado ninguna disposición del RWBA pertinente a este respecto. El TAR obliga a los fabricantes a poner determinados vehículos a disposición para su prueba a fin de verificar que cumplen las prescripciones de homologación; permitir el acceso a sus instalaciones para la realización de inspecciones periódicas de la idoneidad de los métodos de control utilizados; facilitar información y datos relacionados con esas verificaciones y a efectos de la realización de pruebas por terceros en caso de posible falta de conformidad, con sujeción a la protección de los secretos comerciales y los datos personales; y autorizar a los representantes a facilitar, previa petición, información relativa a la conformidad de los productos con las prescripciones de homologación.⁴⁴⁹

⁴⁴⁶ Türkiye se refiere a este documento de manera alternativa como "compromiso" o "declaración". Empleamos la palabra "compromiso", de acuerdo con el texto de la Notificación 2025/7 y el anexo 4 de la Directiva de Aplicación.

⁴⁴⁷ Observamos que ambos reglamentos contienen disposiciones que tratan de posibles incumplimientos de las obligaciones sustantivas que figuran en ellos (véanse el artículo 35 del RWBA y los artículos 84 y 85 del TAR).

⁴⁴⁸ Coincidimos con órganos resolutorios anteriores en que el propio hecho, no controvertido, de que los operadores que venden productos importados estén sujetos a determinadas prescripciones administrativas, y los operadores que venden productos nacionales similares no lo estén, constituye un indicio significativo de que se concede a los productos importados un trato menos favorable (véanse, en ese sentido, el informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafos 133 y 138; y el informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.185 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Artículo 211 de la Ley de Asignaciones* y al informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Bebidas derivadas de la malta*, párrafos 5.32 y 5.35)).

⁴⁴⁹ Artículos 9(1), 9(2), 9(5), 13(10) y 15 del TAR.

7.318. Observamos varias diferencias entre las prescripciones del TAR y la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías en el marco del IPLS. El TAR hace referencia a dos procesos de inspección muy específicos que se llevan a cabo para comprobar si los vehículos cumplen las prescripciones de homologación y para examinar la idoneidad de los métodos de control utilizados en las instalaciones del fabricante. En cambio, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías hace referencia en términos amplios a cualquier tipo de inspección por cualquier autoridad.⁴⁵⁰ Además, los importadores deben comprometerse a sufragar cualesquiera derechos y gastos que se deriven de los procesos de "aplicación, vigilancia, inspección y control". Tal prescripción no existe ni siquiera en lo que respecta al limitado ámbito de las inspecciones a que se hace referencia en el TAR.⁴⁵¹ Por último, en el limitado ámbito de las inspecciones a que se hace referencia en el TAR, las prescripciones de intercambio de información y la compartición de datos se circunscriben a la información y los datos vinculados con el proceso de inspección específico (frente a la referencia general a la totalidad del "proceso posventa"), y también se ven matizadas por la referencia "con sujeción a la protección de los secretos comerciales y los datos personales". No hay tales medidas de protección que limiten el compromiso exigido a los importadores de "acceder a cualquier intercambio de información y compartición de datos con la organización pertinente durante el proceso posventa".

7.319. Concluimos que las prescripciones impuestas a los fabricantes nacionales que ha señalado Türkiye son limitadas y específicas en cuanto a su alcance. En cambio, el compromiso en materia de baterías impone prescripciones mucho más amplias que van más allá de inspecciones, derechos o información específicos. En nuestra opinión, esas diferencias dan lugar a una diferencia en el trato concedido a los EV y ERHV importados y a los EV y ERHV nacionales similares.

7.320. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

7.3.2.4.6.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados

Argumentos de las partes

7.321. China aduce que el efecto perjudicial de la prescripción radica en "la amplitud y el carácter invasivo del compromiso que deben asumir los fabricantes extranjeros".⁴⁵² Según China, los importadores están obligados a someterse a distintas intervenciones por parte de las autoridades turcas, con inclusión de la vigilancia (lo que requiere una infraestructura adicional que implica sistemas de presentación de informes, equipos específicos destinados al cumplimiento y auditorías frecuentes), inspecciones y controles (lo que puede ralentizar los calendarios de producción).⁴⁵³ Además, China argumenta que los importadores contraen la obligación de pagar los derechos y gastos que se deriven de esas intervenciones, que "se sumarán al costo de los vehículos

⁴⁵⁰ Al referirse a algunas de esas diferencias, China mantiene que las inspecciones previstas en el compromiso en materia de baterías no son las mismas que las previstas en el TAR (respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 55). Türkiye también aduce que el artículo 9 del TAR atañe a "un proceso de verificación de la conformidad totalmente distinto" (observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 2.10). A nuestro juicio, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías se formula en términos tan generales que también puede incluir las inspecciones a que se hace referencia en el TAR. Lo que consideramos significativo es que estos términos generales indudablemente no se limitan a las inspecciones a que se hace referencia en el TAR.

⁴⁵¹ Por el contrario, el artículo 9(1) se refiere específicamente a la organización y realización de pruebas e inspecciones por la Comisión Europea "a su propia costa". En sus observaciones sobre las respuestas de China a las preguntas formuladas después de la segunda reunión del Grupo Especial, Türkiye ha mencionado un reglamento sobre vigilancia e inspección del mercado para respaldar su argumento de que "si, como resultado de la inspección de las baterías pertinente para esta cuestión, se constata que el producto no está en conformidad, los gastos de inspección deben correr a cargo del fabricante nacional o el importador" (observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 2.10, donde se hace referencia al artículo 8 de Ministry of Industry and Technology, Market Surveillance and Inspection Regulation, Official Gazette No. 31541 of 14 July 2021 (prueba documental TUR-115)). Señalamos que China no ha tenido la oportunidad de formular observaciones sobre el recurso de Türkiye a este reglamento. Sin embargo, observamos que la disposición pertinente exige a los fabricantes nacionales que sufraguen los gastos de una inspección únicamente si se constata que el producto no está en conformidad. En el marco del compromiso en materia de baterías no hay tal limitación.

⁴⁵² Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 63.

⁴⁵³ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 51.

importados".⁴⁵⁴ También se exige a los importadores que presenten "datos indefinidos" a las autoridades turcas, lo que crea un riesgo de filtraciones o uso indebido y podría menoscabar las ventajas competitivas.⁴⁵⁵

7.322. En consonancia con sus argumentos de que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías es "en rigor un instrumento con fines de transparencia" que no crea ninguna obligación sustantiva adicional para los importadores⁴⁵⁶, Türkiye aduce que rellenar el modelo de compromiso supone esfuerzos mínimos y "difícilmente puede calificarse de carga administrativa onerosa".⁴⁵⁷

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.323. Hemos constatado que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías impone a los importadores prescripciones que son mucho más amplias que cualquier prescripción impuesta a los fabricantes nacionales.

7.324. Exigir a los importadores que acepten activamente un conjunto indefinido de procesos de aplicación, vigilancia, inspección y control, mientras que solo se imponen a los fabricantes nacionales determinados procesos específicos, tiene repercusiones en las oportunidades de competencia de los EV y ERHV importados en el mercado turco. Estamos de acuerdo con China en la medida en que aduce que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías entraña necesidades de infraestructura adicional, como sistemas especializados de presentación de informes, equipos específicos destinados al cumplimiento y auditorías frecuentes.⁴⁵⁸

7.325. Además, la aceptación en blanco de todos los procesos de inspección futuros podría privar a los importadores de la posibilidad de rehusar o impugnar un proceso de inspección que pueda ser excesivo, incompatible con las debidas garantías procesales o injustificablemente gravoso en vista de la legislación y la práctica aplicables. Sin embargo, esta posibilidad está al alcance de los fabricantes nacionales. En ese sentido, también estamos de acuerdo con China en la medida en que aduce que esas inspecciones pueden indebidamente ralentizar los calendarios de producción y limitar la flexibilidad para poner en marcha nuevas tecnologías o procesos, por lo que modifican las condiciones de competencia entre los EV y ERHV nacionales y los importados.⁴⁵⁹

7.326. Además, consideramos que la amplitud del compromiso en materia de baterías pone a los importadores en una situación de incertidumbre en cuanto al número, la frecuencia y la naturaleza de los procesos de inspección que podrían llegar a organizarse y que el importador ha aceptado de antemano en virtud de dicho compromiso. En tanto en cuanto las inspecciones pueden ralentizar los calendarios de producción y limitar la flexibilidad para poner en marcha nuevas tecnologías o procesos, esa amplitud crea un riesgo para el importador que los fabricantes nacionales de EV y ERHV, que no se comprometen de antemano a aceptar todos los procesos de inspección, no afrontan. A nuestro modo de ver, ese riesgo adicional modifica aún más las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.⁴⁶⁰

7.327. El compromiso de sufragar cualesquiera derechos y gastos que se deriven de los procesos de aplicación, vigilancia, inspección y control es también mucho más amplio que cualquier prescripción impuesta a los fabricantes nacionales. Puede darse perfectamente el caso de que los fabricantes nacionales deban sufragar los derechos o gastos de algunos procesos de inspección. Y cuando esos derechos o gastos deben correr a cargo tanto de los fabricantes nacionales como de los importadores no modifican las condiciones de competencia en detrimento de los productos importados. Sin embargo, como se ha señalado *supra*, el compromiso en materia de baterías tiene tal amplitud que parece abarcar procesos de inspección que van más allá de los previstos en la legislación y que, por tanto, no atañen a los fabricantes nacionales. Así pues, solo se derivarían derechos o gastos relativos a esos procesos de inspección para los importadores. Además, se pone

⁴⁵⁴ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 52.

⁴⁵⁵ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 52.

⁴⁵⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.106-3.107.

⁴⁵⁷ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.79-3.80.

⁴⁵⁸ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 51.

⁴⁵⁹ Respuesta de China a la pregunta 72 del Grupo Especial, párrafo 51.

⁴⁶⁰ Para consultar un análisis similar de los riesgos vinculados con la incertidumbre a que pueden estar sujetos los importadores, véase el informe del Grupo Especial, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)* (artículo 21.5 - Filipinas), párrafo 7.964.

a los importadores en una situación de incertidumbre en cuanto a los gastos y otras obligaciones futuras que han aceptado de antemano en virtud del compromiso en materia de baterías. Con independencia de que el importador opte por reflejar el riesgo de esos gastos en el precio de los vehículos vendidos en el mercado turco (como indica China) o por absorberlos (es decir, haciendo que el precio de venta sea más elevado o el margen de beneficio más bajo), inevitablemente estará en una situación de desventaja competitiva en comparación con los fabricantes nacionales.

7.328. Por último, mediante el compromiso de acceder a "cualquier intercambio de información y compartición de datos con la organización pertinente durante el proceso posventa", los importadores se comprometen a intercambiar información y datos que pueden no necesariamente estar vinculados a un proceso de inspección específico o a una prescripción en materia de producción específica. Este compromiso también es omnicomprendivo en cuanto a los tipos de información y datos que han de intercambiarse y puede incluir secretos comerciales y datos personales. Estamos de acuerdo con China en que ello puede exponer información sensible y dar lugar a filtraciones o usos indebidos que podrían afectar a las oportunidades de competencia de los EV y ERHV importados en el mercado turco.

7.329. Por lo tanto, concluimos que la diferencia de trato que hemos identificado modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.7 Imposición de las prescripciones

7.330. China impugna la compatibilidad del IPLS con el artículo III.4 con respecto a lo que denomina la "sanción" asociada al incumplimiento de las prescripciones del IPLS. Esta "sanción" consiste, en esencia, en la imposibilidad de que el importador obtenga un certificado de permiso, y, como consecuencia, en la imposibilidad de importar y vender EV y ERHV en el mercado turco. China aduce que esta "sanción" es mucho más estricta que las multas que se imponen a los fabricantes nacionales con arreglo a la legislación turca.⁴⁶¹ Aunque ocasionalmente se refiere a "sanciones", Türkiye utiliza también la expresión "consecuencias reglamentarias en caso de incumplimiento".⁴⁶²

7.331. Entendemos que la impugnación de China se refiere a la forma en que se imponen las prescripciones en materia de servicios posventa con respecto a los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR, en comparación con la forma en que se imponen con respecto a los EV y ERHV nacionales similares. Consideramos que lo más apropiado es evaluar la compatibilidad de esta característica del IPLS con el artículo III.4 desde la perspectiva de los mecanismos de imposición.⁴⁶³

7.3.2.4.7.1 Disposiciones pertinentes

7.332. En la Notificación 2025/7 se exige la presentación de un certificado de permiso en el momento del despacho de aduana para la importación de los EV y los ERHV enumerados en la notificación. Para obtener un certificado de permiso, todas las prescripciones del IPLS (es decir, las prescripciones relativas a las estaciones de servicio, el certificado de competencia, el centro de

⁴⁶¹ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

⁴⁶² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109.

⁴⁶³ De conformidad con la nota al artículo III, "[t]odo impuesto interior u otra carga interior, o toda ley, reglamento o prescripción de la clase a que se refiere el párrafo 1, que se aplique al producto importado y al producto nacional similar y que haya de ser percibido o impuesto, en el caso del producto importado, en el momento o en el lugar de la importación, será, sin embargo, considerado como un impuesto interior u otra carga interior, o como una ley, reglamento o prescripción de la clase mencionada en el párrafo 1, y estará, por consiguiente, sujeto a las disposiciones del artículo III". A nuestro juicio, las "sanciones" o "consecuencias reglamentarias" asociadas al incumplimiento de determinadas prescripciones son la consecuencia directa de los mecanismos utilizados para imponer, en el sentido de "obligar a la observancia de", esas prescripciones (*The Oxford English Dictionary* define "enforce" (imponer) como "*to compel the observance of (a law)*" (obligar a la observancia de (una ley)). Observamos que grupos especiales anteriores también han evaluado la compatibilidad de los mecanismos de imposición con el artículo III.4 (véanse, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Pollo*, párrafos 7.321-7.331, y el informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337*, párrafos 5.10-5.20).

llamadas, el representante autorizado y el compromiso en materia de baterías) "deben cumplirse simultáneamente".⁴⁶⁴

7.333. El artículo 77 de la Ley de Protección de los Consumidores (LCP)⁴⁶⁵ de Türkiye contiene "Disposiciones sobre sanciones" asociadas al incumplimiento de diferentes disposiciones de la LCP. El artículo 77(10)(b) hace referencia a las sanciones específicamente con respecto al incumplimiento del artículo 58.

7.334. El artículo 58 de la LCP se titula "Servicios posventa". El artículo 58(1) establece la siguiente obligación de carácter general:

Los fabricantes o importadores están obligados a prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación respecto de las mercancías que produzcan o importen, durante la vida útil que determine el Ministerio.

7.335. Varios otros párrafos del artículo 58 se refieren específicamente a las estaciones de servicio. En particular, el artículo 58(2) obliga a los fabricantes e importadores a obtener un "certificado de cualificación en materia de servicios posventa". Türkiye ha explicado que se trata de una certificación global que atestigua que una empresa satisface toda la serie de prescripciones relativas a los servicios posventa, incluidas las certificaciones de competencia de los distintos empleados y la existencia del número requerido de estaciones de servicio.⁴⁶⁶

7.336. El artículo 77(10)(b) prevé tres sanciones diferentes en función de si el incumplimiento consiste en: i) la no obtención de un certificado de cualificación en materia de servicios posventa; ii) la no utilización de la expresión "servicio privado" de manera visible y legible en los medios de comunicación y en otras actividades; o iii) la no explotación de una estación de servicio. Con respecto a la primera y la tercera de las omisiones, el artículo 77(10)(b) dice lo siguiente:

(1) Para los fabricantes e importadores que actúen en contra de lo dispuesto en el segundo párrafo; un millón ciento quince mil liras turcas en caso de no obtener un certificado de cualificación en materia de servicios posventa, dieciocho mil liras turcas por cada estación de servicio en caso de no registrarse en el sistema establecido por el Ministerio o de no actualizar el registro,

...

(3) Ciento veinticuatro mil liras turcas por cada estación de servicio faltante para los fabricantes e importadores que no establezcan el número mínimo de estaciones de servicio durante el período de validez del certificado de cualificación en materia de servicios posventa en infracción del octavo párrafo,

7.337. El artículo 77(10)(b) no se refiere específicamente a las sanciones por incumplimiento del primer párrafo del artículo 58. Sin embargo, una disposición al final del artículo 77(10)(b) dice, sin hacer referencia a un párrafo concreto del artículo 58, que "se aplican multas administrativas".

7.3.2.4.7.2 La cuestión de si el trato concedido a los EV y ERHV importados es diferente del concedido a los EV y ERHV nacionales similares

Argumentos de las partes

7.338. China aduce que los importadores que no establezcan 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas "no podrán ofrecer sus vehículos en el mercado turco, ya que no podrán despacharlos en aduana".⁴⁶⁷ En cambio, aduce China, los fabricantes nacionales que no explotan el

⁴⁶⁴ La Directiva de Aplicación aclara que todos los documentos pertinentes "deben cargarse en el sistema".

⁴⁶⁵ Law on Consumer Protection, No. 6502, Official Gazette No. 28835, 28 November 2013 (LCP) (prueba documental CHN-29).

⁴⁶⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 33 b) del Grupo Especial, párrafo 2.25.

⁴⁶⁷ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

número requerido de estaciones de servicio se enfrentan a una sanción pecuniaria, pero "se les permitirá seguir ofreciendo sus vehículos para la venta en Türkiye".⁴⁶⁸

7.339. Türkiye aduce que esta "diferencia en las consecuencias reglamentarias del incumplimiento" está "perfectamente justificada" debido al mayor riesgo reglamentario de incumplimiento asociado a los EV y los ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR y debido a la "supervisión reglamentaria más limitada" que el Gobierno de Turquía puede ejercer sobre esos vehículos.⁴⁶⁹ Según Türkiye, no existe un trato menos favorable porque "el mayor riesgo que representan los importadores debe abordarse de manera diferente".⁴⁷⁰ Así pues, responder de manera diferente al incumplimiento por los importadores y por los fabricantes nacionales "repara una asimetría intrínseca en las condiciones de competencia".⁴⁷¹

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.340. Señalamos varias características destacadas del mecanismo de imposición aplicable con respecto a los EV y los ERHV importados, que a continuación comparamos con las características correspondientes del mecanismo de imposición aplicable con respecto a los EV y los ERHV nacionales similares.

7.341. En primer lugar, el mecanismo de imposición aplicable con respecto a los EV y los ERHV importados es *prohibitivo* por lo que se refiere a los productos en cuestión. Si no se cumplen las prescripciones del IPLS, ninguno de los EV y los ERHV concernidos por la solicitud de certificado de permiso pertinente puede venderse en el mercado turco. Por lo tanto, la expedición de un certificado de permiso previo cumplimiento de las prescripciones del IPLS funciona como una autorización o una prohibición de vender EV y ERHV importados en el mercado turco.

7.342. En segundo lugar, y en relación con la característica anterior, este mecanismo de imposición concierne directamente a los *productos* pertinentes. Hemos observado *supra* que las prescripciones del IPLS no regulan directamente las características de los EV y los ERHV, sino que se dirigen a los importadores o fabricantes y conciernen a los servicios posventa asociados a esos vehículos. El mecanismo de imposición establecido en el IPLS funciona al nivel de los propios productos (permitiendo o no su importación y su posterior venta en el mercado turco).

7.343. En tercer lugar, este mecanismo de imposición funciona *ex ante*. Los importadores están obligados a demostrar que las prescripciones del IPLS se han cumplido antes de que los EV y los ERHV concernidos por la solicitud de certificado de permiso pertinente puedan venderse en el mercado turco.⁴⁷²

7.344. En cuarto lugar, este mecanismo de imposición es *integral*, en el sentido de que todas las prescripciones deben cumplirse simultáneamente antes de que los EV y los ERHV pertinentes se puedan vender en el mercado turco. Si no se cumple una de las prescripciones, el mecanismo de imposición prohíbe la venta de los EV y los ERHV pertinentes aun cuando se cumplan todas las demás prescripciones.

7.345. En comparación, tomamos nota de las siguientes características del mecanismo de imposición con respecto a los EV y los ERHV nacionales.

7.346. En primer lugar, este mecanismo de imposición no es de carácter prohibitivo. No funciona como una autorización o una prohibición de la venta de EV y ERHV en el mercado turco. Como señala

⁴⁶⁸ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

⁴⁶⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.85.

⁴⁷⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.86.

⁴⁷¹ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.86.

⁴⁷² A este respecto, tomamos nota de la diferencia entre el mecanismo de imposición que tenemos ante nosotros y las correspondientes disposiciones de aplicación previstas en medidas impugnadas en otros casos. Por ejemplo, en el asunto *Indonesia - Pollo*, el grupo especial evaluó la compatibilidad de una "prescripción relativa al uso previsto" con el artículo III.4 respecto de sus "disposiciones de aplicación" que, en el caso de los productos importados, consistían en sanciones *ex post* si los importadores se apartaban de la limitación relativa a los usos permitidos (informe del Grupo Especial, *Indonesia - Pollo*, párrafo 7.326).

China, en caso de incumplimiento de las prescripciones pertinentes, los EV y los ERHV nacionales se pueden seguir vendiendo en el mercado turco.⁴⁷³

7.347. En segundo lugar, y en relación con la característica anterior, este mecanismo de imposición concierne directamente a los operadores económicos y no a los productos. Las multas se imponen a los operadores económicos que también están sujetos a las obligaciones relativas a los servicios posventa. En la medida en que las multas pudieran afectar al precio o a la disponibilidad de EV y ERHV nacionales en el mercado turco, este efecto sería indirecto.

7.348. En tercer lugar, este mecanismo de imposición funciona *ex post*. Entendemos que el artículo 58(2) de la LCP exige que los fabricantes nacionales obtengan un "certificado de cualificación en materia de servicios posventa" que certifique que cumplen las prescripciones relativas a los servicios posventa. Sin embargo, la expedición de ese certificado no parece funcionar como un requisito previo que autorice al fabricante a vender sus EV y ERHV en el mercado turco. Antes bien, de conformidad con el artículo 77(10)(b)(1), si el fabricante no obtiene ese certificado, se le impone una multa.

7.349. En cuarto lugar, este mecanismo de imposición está fragmentado, en el sentido de que el incumplimiento de cada una de las prescripciones en materia de servicios posventa es objeto de una multa separada y distinta. Si no se cumple una de las prescripciones, el mecanismo de imposición solo actúa con respecto a esa prescripción específica.

7.350. Por último, observamos que el IPLS también se impone con respecto a prescripciones que se aplican únicamente a los EV y ERHV importados, y no hay una obligación equivalente a estas que esté sujeta a mecanismos de imposición y se aplique a los EV y ERHV nacionales similares. Se trata, al menos, de las siguientes: i) la prescripción relativa al representante autorizado y la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías con respecto a todos los EV y ERHV importados⁴⁷⁴; y ii) las cinco prescripciones del IPLS con respecto a los EV y ERHV comprendidos en el alcance del IPLS pero no en el del ASSR.

7.351. Constatamos que esto tiene como resultado una diferencia entre el trato concedido a los EV y ERHV importados y el concedido a los EV y ERHV nacionales similares.

7.352. Pasamos ahora a evaluar si esta diferencia de trato distorsiona las condiciones de competencia en detrimento de los vehículos importados.

7.3.2.4.7.3 La cuestión de si las diferencias en el trato modifican las condiciones de competencia en detrimento de los productos importados

Argumentos de las partes

7.353. Según China, la diferencia entre los mecanismos de imposición es significativa desde el punto de vista económico porque los fabricantes nacionales pueden generar ingresos a partir de las ventas mientras amplían gradualmente su red de estaciones de servicio, mientras que los importadores no pueden efectuar ventas hasta que cumplan plenamente las prescripciones.⁴⁷⁵ China aduce que, por lo tanto, el riesgo de ser objeto de sanciones más severas modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.⁴⁷⁶ Por último, China sostiene que cualquier supuesta diferencia entre los fabricantes extranjeros y los nacionales en lo que respecta al riesgo reglamentario carece de pertinencia para la evaluación en el marco del artículo III.4.⁴⁷⁷

⁴⁷³ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

⁴⁷⁴ Esto también incluiría la prescripción relativa al centro de llamadas en la medida en que el derecho de los consumidores descrito en el TAR no daría lugar directamente a una obligación para los fabricantes nacionales.

⁴⁷⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

⁴⁷⁶ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 64.

⁴⁷⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 203.

7.354. Türkiye sostiene que las sanciones previstas en el artículo 77(10)(b) de la LCP pueden entrañar graves consecuencias para los fabricantes nacionales en cuanto a la venta efectiva de los productos.⁴⁷⁸

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.355. Evaluamos las consecuencias de las diferencias que hemos identificado desde la perspectiva de las características de los mecanismos de imposición que hemos destacado *supra*.

7.356. En lo que respecta al carácter prohibitivo del mecanismo de imposición aplicable con respecto a los EV y ERHV importados, consideramos que supeditar el acceso a los mercados al cumplimiento de las prescripciones del IPLS es menos favorable que el mecanismo de imposición de la LCP, que no tiene ninguna influencia directa en el acceso a los mercados.

7.357. Además, observamos que el mecanismo de imposición del IPLS se centra en los propios productos y no en los operadores económicos. Una de las características distintivas de las prescripciones en materia de servicios posventa es que entrañan inversiones que no están directamente relacionadas con los productos en cuestión. Tomamos nota del argumento de Türkiye de que el mecanismo de imposición de la LCP, aun cuando se centre en los operadores económicos, puede tener un efecto significativo en la venta de los EV y ERHV nacionales en el mercado turco.⁴⁷⁹ Sin embargo, este efecto es indirecto en comparación con las consecuencias directas de la posibilidad de que los EV y ERHV importados siquiera se vendan en el mercado turco. Así, como señala China, los importadores no pueden vender EV y ERHV en el mercado turco, mientras que los fabricantes nacionales pueden generar ingresos a partir de las ventas "mientras se esfuerzan por cumplir las prescripciones".⁴⁸⁰

7.358. También señalamos la naturaleza *ex ante* del mecanismo de imposición aplicable con respecto a EV y ERHV importados, en comparación con el carácter *ex post* del aplicable con respecto a los EV y ERHV nacionales. La necesidad de obtener un certificado de permiso antes de importar y vender EV y ERHV en el mercado turco, junto con la naturaleza de las prescripciones del IPLS (en particular, las prescripciones relativas a las estaciones de servicio y al centro de llamadas), significa que se espera que los importadores y los fabricantes extranjeros efectúen inversiones significativas y costosas en el mercado turco antes de que puedan importar EV y ERHV. Además, entendemos que, antes de la introducción del IPLS, los importadores y los fabricantes extranjeros únicamente estaban sujetos a las prescripciones establecidas en el ASSR, y que el cumplimiento de esas prescripciones se imponía mediante las multas previstas en el artículo 77(10)(b) de la LCP. El IPLS introdujo un mecanismo de imposición *ex ante* adicional en virtud del cual el cumplimiento de las prescripciones en materia de servicios posventa también debe demostrarse antes de la importación de los productos. Entendemos asimismo que el ASSR no deja de aplicarse con respecto a los EV y ERHV importados. Como consecuencia, la venta de los EV y ERHV importados está sujeta tanto al mecanismo de imposición *ex ante* de la concesión de licencias de importación como, potencialmente, al mecanismo de imposición *ex post* de las multas. Además, hemos constatado *supra* que las prescripciones del IPLS difieren en varios aspectos de las prescripciones del ASSR. Por lo tanto, aun cuando un importador o un fabricante extranjero pueda haber cumplido las prescripciones del ASSR antes de la introducción del IPLS, esto no significa que cumpla también las prescripciones del IPLS y obtenga inmediatamente un certificado de permiso que permita un proceso ininterrumpido de importación.

7.359. Por último, nos referimos a la naturaleza integral del mecanismo de imposición aplicable con respecto a los EV y ERHV importados, en comparación con el carácter fragmentado del aplicable con respecto a EV y ERHV nacionales. A nuestro juicio, esta comparación pone de relieve la flexibilidad de la que solo disponen los fabricantes nacionales de satisfacer algunas de las prescripciones del ASSR, pero no todas, y aun así vender EV y ERHV en el mercado turco. En cambio, todas las prescripciones del IPLS deben cumplirse simultáneamente para vender EV y ERHV importados en el mercado turco.

⁴⁷⁸ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 324.

⁴⁷⁹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 324. Türkiye ha explicado que las multas pueden aplicarse reiteradamente dentro de los límites del artículo 77(19).

⁴⁸⁰ Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

7.360. Por todas estas razones, constatamos, por lo tanto, que las diferencias en los mecanismos de imposición aplicables a los EV y ERHV importados y a los nacionales similares modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.361. Türkiye aduce que no existe un trato menos favorable porque, en esencia, Türkiye gestiona de manera distinta el riesgo diferente que representan los importadores en comparación con los fabricantes nacionales. Abordamos el argumento de réplica de Türkiye desde dos puntos de vista: cabría entender que Türkiye aduce que una medida que trate de manera distinta situaciones diferentes no da lugar a un trato menos favorable; y cabría entender que Türkiye aduce que las consecuencias diferentes en caso de incumplimiento reparan una asimetría en las condiciones de competencia y están "justificadas" por el mayor riesgo reglamentario de incumplimiento asociado a los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR y por la "supervisión reglamentaria más limitada" que el Gobierno turco puede ejercer sobre esos vehículos.⁴⁸¹

7.362. En la medida en que Türkiye sugiera que una medida que trate de manera distinta situaciones diferentes no da lugar a un trato menos favorable, recordamos que una medida es incompatible con el artículo III.4 si modifica las condiciones de competencia en el mercado pertinente en detrimento de los productos importados. Estamos de acuerdo con el grupo especial del GATT en *Estados Unidos - Artículo 337* en que:

Por un lado, las partes contratantes pueden aplicar a los productos importados prescripciones legales formales diferentes, si con ello se les concede un trato más favorable. Por otro lado, también hay que reconocer que puede haber casos en que la aplicación de disposiciones legales formalmente idénticas represente en la práctica un trato menos favorable para los productos importados y en que, por tanto, una parte contratante tenga que aplicar a esos productos disposiciones legales diferentes para que el trato que les da no sea en realidad menos favorable.⁴⁸²

7.363. Por lo tanto, no excluimos la posibilidad de que, a fin de cumplir la obligación de trato nacional establecida en el artículo III.4, un Miembro pueda tener que aplicar disposiciones legales diferentes a los productos importados para que el trato que se les da no sea menos favorable que el concedido a los productos nacionales similares. Sin embargo, no entendemos que Türkiye aduzca que ha introducido, a través del IPLS, una forma diferente de abordar las consecuencias en caso de incumplimiento con respecto a los EV y ERHV importados para que no se dé a estos vehículos importados un trato menos favorable que el concedido a los vehículos nacionales similares. Tampoco entendemos que China aduzca que una armonización entre las consecuencias reglamentarias en caso de incumplimiento con respecto a los EV y ERHV importados y los nacionales daría lugar de por sí a la concesión de un trato menos favorable a los vehículos nacionales. Al contrario.

7.364. Por consiguiente, no estamos de acuerdo con Türkiye en la medida en que aduzca que no existe un trato menos favorable al responder de manera diferente al incumplimiento de los importadores y al de los fabricantes nacionales, porque esos operadores se encuentran en situaciones diferentes.

7.365. En la medida en que Türkiye aduzca que las consecuencias diferentes en caso de incumplimiento reparan "una asimetría intrínseca en las condiciones de competencia"⁴⁸³, y en la medida en que Türkiye aduzca que esas consecuencias diferentes están "justificadas" por los riesgos reglamentarios diferentes de incumplimiento⁴⁸⁴, consideramos que estos argumentos reproducen el argumento de Türkiye de que el objetivo perseguido por la prescripción relativa al representante autorizado es "restablecer la igualdad de condiciones" entre los EV y ERHV importados y los nacionales. Recordamos nuestra opinión de que una determinación de que una medida modifica las condiciones de competencia en detrimento de los productos importados es suficiente para constatar una infracción del artículo III.4, sin una indagación más a fondo acerca de los objetivos

⁴⁸¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.85.

⁴⁸² Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Artículo 337*, párrafo 5.11.

⁴⁸³ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.86.

⁴⁸⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.85.

reglamentarios de la medida.⁴⁸⁵ Abordaremos los argumentos de Türkiye relativos a los objetivos reglamentarios de las sanciones en nuestro análisis de la defensa de Türkiye al amparo del artículo XX d).

7.366. Por lo tanto, concluimos que las diferencias en los mecanismos de imposición aplicables a los EV y ERHV importados y a los nacionales similares dan lugar a un trato menos favorable de los EV y ERHV importados.

7.3.2.4.7.4 Observaciones finales sobre la imposición de las prescripciones

7.367. Deseamos expresar algunas opiniones adicionales en las que se hace hincapié en la especificidad de esta diferencia y la impugnación del IPLS por parte de China.

7.368. El mecanismo de imposición del IPLS consiste en supeditar la importación de EV y ERHV al cumplimiento de las prescripciones del IPLS. China también ha impugnado este al amparo del artículo XI.1. China ha explicado que sus alegaciones al amparo de los artículos III.4 y XI.1 se refieren a aspectos diferentes del IPLS: su alegación al amparo del artículo III.4 "se refiere a los aspectos discriminatorios de las prescripciones" y a las "sanciones", y su alegación al amparo del artículo XI.1 se "centra en los efectos limitativos que la medida tiene en la importación de los productos en cuestión".⁴⁸⁶ Por consiguiente, en nuestro análisis en el marco del artículo III.4 hemos evaluado si las diferencias en los mecanismos de imposición utilizados con respecto a los EV y ERHV importados, en comparación con los que se utilizan con respecto a los EV y ERHV nacionales similares, modifican las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados.

7.369. A nuestro juicio, las leyes, reglamentos y prescripciones 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 (como, por ejemplo, las prescripciones relativas a los servicios posventa para los productos vendidos) también pueden repercutir en la cantidad de productos importados, en la medida en que los productos importados deban cumplir esas leyes, reglamentos o prescripciones. De conformidad con la nota al artículo III⁴⁸⁷, cuando esas leyes, reglamentos o prescripciones se imponen, en el caso de los productos importados, en el momento o en el lugar de la importación, están sin embargo sujetos a las disposiciones del artículo III.

7.370. Recordamos que el objetivo fundamental del artículo III es evitar el proteccionismo y garantizar unas condiciones de competencia iguales entre los productos importados y los nacionales.⁴⁸⁸ Estamos de acuerdo con anteriores órganos resolutorios en que los Miembros de la OMC son "libres de perseguir sus propios objetivos nacionales mediante la tributación o la reglamentación interiores siempre y cuando no lo hagan de manera que infrinjan lo dispuesto en el artículo III o cualquier otro compromiso contraído en el marco del Acuerdo sobre la OMC".⁴⁸⁹

7.371. Hemos constatado que el mecanismo de imposición establecido en el IPLS, esto es, la supeditación de la importación de EV y ERHV al cumplimiento simultáneo de las prescripciones del IPLS, es incompatible con el artículo III.4 porque concede a los EV y ERHV importados un trato que es menos favorable que el concedido a los vehículos EV y ERHV nacionales similares que están sujetos a un mecanismo de imposición diferente, esto es, multas. Somos conscientes de que esta constatación se refiere a la misma característica del IPLS que China impugna al amparo del artículo XI.1. Consideramos que esto es la consecuencia inevitable de la naturaleza del IPLS, que supedita la importación de vehículos EV y ERHV al cumplimiento de las prescripciones relativas a los servicios posventa en Türkiye.

⁴⁸⁵ Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.117; *Estados Unidos - Cigarrillos de clavo de olor*, párrafo 179 y nota 372; y *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128.

⁴⁸⁶ Respuestas de China a las preguntas 35, párrafos 41 y 42, y 37, párrafo 47, del Grupo Especial.

⁴⁸⁷ Para consultar el texto, véase la nota 463.

⁴⁸⁸ Informes del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 20 y *Canadá - Publicaciones*, página 21.

⁴⁸⁹ Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas Alcohólicas II*, página 20. En el contexto del artículo III.2, véanse también los informes de los Grupos Especiales, *Argentina - Pielés y cueros*, párrafo 11.144, y *Brasil - Tributación*, párrafo 7.153.

7.3.2.5 Conclusión sobre el artículo III.4

7.372. Por las razones expuestas *supra*, concluimos que China ha demostrado que el IPLS es incompatible con el artículo III.4 en lo que respecta a las prescripciones relativas a las estaciones de servicio, el certificado de competencia, el centro de llamadas, el representante autorizado y el compromiso en materia de baterías, y en lo que respecta al mecanismo para imponer estas prescripciones.

7.3.3 La cuestión de si la incompatibilidad con el artículo III.4 está justificada al amparo del artículo XX d) del GATT de 1994

7.3.3.1 Introducción

7.373. Türkiye aduce que toda incompatibilidad con el artículo III.4 del GATT de 1994 está justificada al amparo del artículo XX d) porque el IPLS es una medida necesaria para lograr la observancia de la LCP y el TAR de Türkiye.⁴⁹⁰ China aduce que Türkiye no establece que el IPLS satisfaga los requisitos del artículo XX d), y que las pruebas obrantes en el expediente no respaldan la afirmación de Türkiye de que el IPLS es necesario para lograr la observancia de la LCP y del TAR.⁴⁹¹

7.374. El artículo XX establece, en la parte pertinente, lo siguiente:

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, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que todo Miembro 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[.]

7.375. Las partes parecen estar en general de acuerdo con el criterio jurídico aplicado por anteriores órganos resolutorios.⁴⁹² Un demandado logrará establecer su defensa al amparo del artículo XX d) cuando demuestre que la medida en litigio: i) es adoptada para/está destinada a "lograr la observancia de leyes y reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994"; ii) es necesaria para lograr esa observancia; y iii) cumple los requisitos enunciados en la parte introductoria del artículo XX.⁴⁹³ Las partes expresan opiniones divergentes con respecto al primer elemento de este criterio, es decir, lo que Türkiye debe demostrar para establecer un vínculo tal entre el IPLS y la LCP y el TAR que el IPLS pueda considerarse una medida "para lograr la observancia de" la LCP y el TAR. Comenzamos con este primer elemento del criterio, y examinamos a continuación estas opiniones divergentes.

7.3.3.2 La cuestión de si el IPLS es una medida destinada a/adoptada para "lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo"

7.376. Como primera etapa del análisis en el marco del artículo XX d), debemos evaluar la relación entre la medida impugnada y el objetivo de lograr la observancia de las disposiciones pertinentes

⁴⁹⁰ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.204.

⁴⁹¹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 246.

⁴⁹² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.202; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 247.

⁴⁹³ Informes del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157; *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafo 67; y *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 177.

de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994. Es importante señalar que el recurso al artículo XX d) exige la identificación de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994.⁴⁹⁴ Por lo tanto, estamos de acuerdo con anteriores órganos resolutorios en que demostrar que la medida impugnada es una medida para "lograr la observancia de leyes y reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994" supone demostrar que: i) hay "leyes o reglamentos" que "no son incompatibles con las disposiciones" del GATT de 1994, y ii) la medida en litigio es adoptada para/está destinada a "lograr la observancia" de esas leyes o reglamentos.⁴⁹⁵ Examinaremos sucesivamente cada uno de estos elementos.

7.3.3.2.1 Leyes y reglamentos que no sean incompatibles con el GATT de 1994

7.377. Türkiye aduce que el IPLS y sus prescripciones son necesarios para lograr la observancia de la LCP, en particular de sus artículos 1 y 58.⁴⁹⁶ A nuestro entender, China no aduce que la LCP sea incompatible con el GATT de 1994, ni que el artículo 58 no pueda ser considerado una "ley o reglamento" a los efectos del artículo XX d).⁴⁹⁷ China impugna la referencia de Türkiye al artículo 1 porque esta disposición establece la finalidad de la LCP y no contiene ninguna obligación o prescripción.⁴⁹⁸ A nuestro juicio, la preocupación de China guarda relación con la existencia de obligaciones específicas contenidas en la LCP cuya observancia el IPLS estaría destinado a lograr. Abordamos esta preocupación, también con respecto a la referencia de Türkiye al artículo 1 de la LCP, en la sección 7.3.3.2.2.2 *infra*.

7.378. Türkiye también aduce que algunas prescripciones del IPLS son necesarias para lograr la observancia del TAR, en particular de sus artículos 13, 15 y 51-56. A nuestro entender, China no aduce que el TAR no pueda ser considerado una "ley o reglamento" a los efectos del artículo XX d), ni que sea incompatible con el GATT de 1994.⁴⁹⁹ Tampoco nos parece que China plantee preocupaciones relativas al debido proceso con respecto a la invocación por Türkiye del TAR solo en su segunda comunicación escrita. Antes bien, China aduce que la invocación tardía del TAR por Türkiye socava la credibilidad de su argumento, porque si el IPLS se hubiera promulgado para lograr la observancia del TAR, "Türkiye habría tenido conciencia de ello y lo habría indicado claramente al comienzo del procedimiento".⁵⁰⁰ A nuestro juicio, este argumento se refiere a la existencia de un vínculo entre el IPLS y las disposiciones del TAR invocadas. Lo abordamos en la sección 7.3.3.2.2.2 *infra*.

7.379. Por lo tanto, concluimos que la LCP y el TAR son "leyes [o] [...] reglamentos" a los efectos del artículo XX d).

7.3.3.2.2 Medidas "para lograr la observancia" de las leyes y de los reglamentos

7.3.3.2.2.1 Argumentos de las partes

7.380. Türkiye sostiene que, aunque en la Notificación 2025/7 no se establece explícitamente que su finalidad sea imponer la LCP⁵⁰¹, esta finalidad se desprende claramente de su contenido debido al "vínculo manifiesto y casi total solapamiento" entre las prescripciones del IPLS y las prescripciones establecidas en el ASSR, que es explícitamente una medida adoptada en relación con la aplicación de la LCP.⁵⁰² Türkiye añade que, al exigir a los importadores que cumplan condiciones vinculadas a la protección de los consumidores, el IPLS no es incapaz de lograr la observancia de la LCP.⁵⁰³

⁴⁹⁴ Informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.126.

⁴⁹⁵ Informes de los Grupos Especiales, *India - Células solares*, párrafo 7.267 y nota 633; *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.514; *Estados Unidos - Camarones (Tailandia)*, párrafo 7.174; y *Estados Unidos - Directiva sobre fianzas aduaneras*, párrafo 7.295. Véase también el informe del Órgano de Apelación, *India - Células solares*, párrafo 5.58.

⁴⁹⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.210.

⁴⁹⁷ China solo plantea preocupaciones con respecto a la consideración del artículo 1 de la LCP como una "ley o reglamento" a los efectos del artículo XX d) (segunda comunicación escrita de China, párrafo 250).

⁴⁹⁸ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 250.

⁴⁹⁹ China solo plantea el argumento general de que el recurso de Türkiye al TAR carece de credibilidad (declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76).

⁵⁰⁰ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76.

⁵⁰¹ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.216; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.209-3.210.

⁵⁰² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.216-3.219.

⁵⁰³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 2.116.

Türkiye también hace referencia a un solapamiento entre la materia del IPLS y la del TAR.⁵⁰⁴ Según Türkiye, no se puede descartar que el IPLS pueda tener un efecto positivo en la protección de los consumidores, y este solapamiento con la materia de la LCP es "más que suficiente" para establecer que el IPLS está destinado a lograr la observancia de la LCP.⁵⁰⁵ Centrándose específicamente en la infracción del artículo III.4 alegada, Türkiye aduce, en términos generales, que cualquier supuesta norma más estricta aplicable a los EV y ERHV extranjeros por medio del IPLS busca velar por la protección y la seguridad de los consumidores turcos porque "el Gobierno ejerce una menor supervisión sobre los fabricantes extranjeros que sobre los nacionales".⁵⁰⁶ En respuesta a las preguntas del Grupo Especial, Türkiye ha desarrollado más estos argumentos con respecto a cada una de las prescripciones. Resumimos y evaluamos estos argumentos en las secciones pertinentes *infra*.

7.381. China aduce que Türkiye no establece un vínculo entre el IPLS y la LCP o el TAR.⁵⁰⁷ China también indica que el IPLS no hace referencia a ninguno de estos dos instrumentos.⁵⁰⁸ A juicio de China, un "mero 'vínculo'" entre el IPLS y la LCP, en particular mediante el establecimiento de que los objetivos del IPLS son compatibles con los objetivos de la LCP o fomentan el logro de estos, es insuficiente para establecer que el IPLS está destinado a lograr la observancia de la LCP.⁵⁰⁹ China sostiene que el artículo XX d) "no da cobertura a medidas que simplemente tienen una conexión con un objetivo general, que también puede reflejarse en otras leyes y reglamentos".⁵¹⁰ Según China, Türkiye tiene que identificar normas, obligaciones o prescripciones específicas que imponga el IPLS.⁵¹¹ China aduce además que, dado que las prescripciones del IPLS no son obligaciones específicas previstas en el artículo 58 de la LCP, no puede decirse que el IPLS impida acciones que sean incompatibles con el artículo 58 de la LCP y que, por lo tanto, logre la observancia de esta Ley.⁵¹² China tampoco está de acuerdo con el argumento de Türkiye de que el IPLS está destinado a lograr la observancia de la LCP porque las prescripciones del IPLS "reflejan" las prescripciones establecidas en el ASSR.⁵¹³ China indica que Türkiye debe demostrar que los aspectos incompatibles del IPLS son necesarios para lograr la observancia "de una ley o reglamento, no sus objetivos".⁵¹⁴ Por último, China no está de acuerdo con los argumentos formulados por Türkiye con respecto a cada una de las prescripciones. Resumimos y evaluamos los argumentos de China en las secciones pertinentes.

7.3.3.2.2.2 Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.382. Comenzamos exponiendo el criterio jurídico en el marco del artículo XX d). Seguidamente exponemos nuestro enfoque respecto del nivel adecuado de examen de la defensa de Türkiye antes de proceder a este examen.

Criterio jurídico

7.383. De forma análoga a lo que sucede en el caso de una defensa fundada en otros apartados del artículo XX, el examen de una defensa al amparo del artículo XX d) requiere un examen preliminar inicial de la relación entre la medida impugnada y las "leyes [o] [...] reglamentos" que no sean incompatibles con el GATT, para determinar si la primera es adoptada para/está destinada a "lograr la observancia" de normas, obligaciones o prescripciones específicas establecidas en las

⁵⁰⁴ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.207.

⁵⁰⁵ Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 3.25.

⁵⁰⁶ Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.41; y respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.83.

⁵⁰⁷ Respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 83; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76.

⁵⁰⁸ Respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 83; y declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76.

⁵⁰⁹ Respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 84.

⁵¹⁰ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 255.

⁵¹¹ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 255.

⁵¹² Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 111; respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 85; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 251. China aclara que no es necesario que el IPLS y la LCP tengan exactamente el mismo texto, sino que Türkiye debe identificar obligaciones específicas de la LCP cuya observancia trata de lograr el IPLS y demostrar la relación entre estas obligaciones y el IPLS (segunda comunicación escrita de China, párrafo 257).

⁵¹³ Segunda comunicación escrita de China, párrafo 256.

⁵¹⁴ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 72.

disposiciones pertinentes de dichas "leyes [o] [...] reglamentos".⁵¹⁵ A nuestro juicio, este examen plantea dos cuestiones separadas: una se refiere al sentido de "para lograr la observancia de"; la otra, a la relación entre la medida impugnada y el objetivo de lograr la observancia. Nos centramos en cada una de ellas sucesivamente.

Sentido de "para lograr la observancia de"

7.384. Las partes expresan opiniones divergentes en cuanto a lo que Türkiye debe demostrar para establecer que el IPLS es una medida "para lograr la observancia de" la LCP y el TAR. Türkiye aduce que es suficiente con demostrar que las prescripciones del IPLS están directamente encaminadas a proteger los intereses de los consumidores y fomentar el logro de los objetivos de la LCP y el TAR.⁵¹⁶ China aduce que Türkiye no ha identificado obligaciones sustantivas específicas de la LCP cuya observancia esté destinado a lograr el IPLS.⁵¹⁷

7.385. Comenzamos señalando la opinión expresada sistemáticamente por anteriores órganos resolutorios de que "medidas que pueden ser compatibles o fomentar el logro de los objetivos de una ley o reglamento, pero que no hacen cumplir ninguna obligación contenida en ellos, no están comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado d) del artículo XX".⁵¹⁸ Así pues, grupos especiales anteriores han constatado que las demostraciones de que las medidas impugnadas pueden permitir la consecución de los objetivos de una ley o reglamento⁵¹⁹, o incluso compartir el mismo objetivo de política de una ley o reglamento⁵²⁰, son insuficientes para establecer que están destinadas a "lograr la observancia" de estas leyes o reglamentos.

7.386. A nuestro juicio, esto se ve confirmado por una interpretación del texto del artículo XX d) a partir de las reglas establecidas en la Convención de Viena. Uno de los principios fundamentales de la interpretación de los tratados que se desprende de la regla general establecida en el artículo 31 1) de la Convención de Viena es el principio de efectividad. La interpretación ha de dar sentido y ha de afectar a *todos* los términos del tratado. El intérprete no tiene libertad para adoptar una lectura que haga inútiles o redundantes cláusulas o párrafos enteros de un tratado.⁵²¹

7.387. Teniendo esto presente, nos centramos, en particular, en los términos "secure" (lograr) y "compliance" (observancia). La definición que da el diccionario del verbo "secure" (lograr) hace referencia a "*make certain of obtaining (a particular end or result); to ensure*" (asegurar la obtención (de un fin o resultado determinado); garantizar".⁵²² La definición que da el diccionario del sustantivo

⁵¹⁵ Informe del Órgano de Apelación, *India - Células solares*, párrafo 5.58 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafos 5.68-5.69 y 5.126).

⁵¹⁶ A juicio de Türkiye, "[c]onceptualmente, si una medida logra la observancia de una ley, promoverá a la vez los objetivos subyacentes de esa ley. A la inversa, si una medida fomenta el objetivo de una ley y o bien impide una conducta incompatible con esa ley o garantiza una conducta exigida por la ley, servirá también para lograr la observancia de esa ley (segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.211).

⁵¹⁷ Observamos que China realiza esta afirmación solo con respecto a la referencia de Türkiye a la LCP. Además del argumento general de que la alegación de Türkiye de que el IPLS logra la observancia del TAR carece de credibilidad, China ha presentado argumentos específicos sobre por qué algunas prescripciones no están destinadas a lograr la observancia del TAR. Examinamos estos argumentos específicos en las respectivas secciones.

⁵¹⁸ Informe del Grupo Especial, *India - Células solares*, párrafo 7.330 (donde se hace referencia al informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.17); e informes de los Grupos Especiales, *Canadá - Publicaciones*, párrafo 5.9; *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.248; *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas*, párrafo 7.447; *México - Impuestos sobre los refrescos*, párrafo 8.175; y *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.538.

⁵¹⁹ Informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.248.

⁵²⁰ Informe del Grupo Especial, *Canadá - Publicaciones*, párrafo 5.10.

⁵²¹ Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 27; y *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 15. Informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 6.49; *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)*, párrafo 7.151; y *Canadá - Publicaciones*, párrafo 5.17.

⁵²² Oxford English Dictionary Online, https://www.oed.com/dictionary/secure_v?tab=meaning_and_use#23684242. Observamos que en la "Suggested Charter for an International Trade Organization", de 1946, en la disposición correspondiente al artículo XX d) se utilizan las palabras "*to induce compliance with*" (para inducir a la observancia de) mientras que en el artículo XX d) se utiliza lo que un Grupo Especial del GATT definió como "una fórmula más estricta, a saber, 'para lograr la observancia de'" (informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Piezas y componentes*, párrafo 5.16).

"*compliance*" (observancia) hace referencia a "*the acting in accordance with*" (actuación conforme a) o "*a consenting to act in conformity with*" (consentimiento para actuar de conformidad con).⁵²³ El sentido corriente del término "*compliance*" (observancia) ya indica la necesidad de identificar normas, obligaciones o prescripciones conforme a o de conformidad con las cuales sería posible actuar.

7.388. El contexto inmediato de los términos "*secure compliance*" (lograr la observancia), a saber, su asociación con la preposición "*to*" (para), que indica meta, finalidad, intención o diseño⁵²⁴, se refiere al objetivo de la medida impugnada. Por lo tanto, este objetivo puede describirse como asegurar que la acción esté en conformidad con las leyes o reglamentos pertinentes.

7.389. En el contexto más amplio del artículo XX, la expresión "lograr la observancia" solo aparece en el apartado d). Otros apartados, como los apartados a), b) o g), describen el objetivo de las medidas impugnadas mediante una referencia directa al interés social o valor en cuestión. Los intereses y valores reflejados en las "leyes y [...] los reglamentos" a tenor del artículo XX d) no están limitados de manera similar.⁵²⁵ Esto confirma nuestra opinión de que se debe dar el debido sentido y efecto a la expresión "lograr la observancia" que figura en el artículo XX d). En otras palabras, el objetivo de una medida que se trata de justificar al amparo del artículo XX d) debe ser *lograr la observancia de leyes o reglamentos*, por ejemplo, los relativos a la protección de los consumidores, y no *proteger a los consumidores*.

7.390. Por consiguiente, no podemos aceptar el argumento de Türkiye de que, dado que el IPLS "busca garantizar servicios posventa adecuados y una manipulación segura de las baterías"⁵²⁶, esto, en sí y de por sí, demuestra que las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS están destinados a lograr la observancia de la LCP.⁵²⁷

7.391. Sin embargo, tampoco podemos aceptar el argumento de China de que, dado que Türkiye no ha identificado obligaciones específicas del artículo 58 de la LCP cuya observancia busquen lograr las prescripciones del IPLS, su defensa al amparo del artículo XX d) "debe desestimarse" automáticamente.⁵²⁸

7.392. Türkiye se ha referido sistemáticamente a los artículos 1 y 58 de la LCP. El artículo 1 de la LCP se titula "Objetivos" y está redactado en una sola frase que comienza exponiendo "la finalidad de la presente Ley".⁵²⁹ Este texto introductorio, confirmado por el título de la disposición y por el contexto inmediato del capítulo 1, sugiere que el artículo 1 *únicamente* establece la finalidad y el objetivo de la LCP.⁵³⁰ Por lo tanto, estamos de acuerdo con China en que el artículo 1 no contiene

⁵²³ Oxford English Dictionary Online, https://www.oed.com/dictionary/compliance_n?tab=meaning_and_use#8837100.

⁵²⁴ Oxford English Dictionary Online, https://www.oed.com/dictionary/to_prep?tab=meaning_and_use#18199897.

⁵²⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.126.

⁵²⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.215.

⁵²⁷ Véase, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.210. El Órgano de Apelación señaló que el grupo especial no había basado su análisis *únicamente* en si las medidas lograban la observancia de los objetivos de la ley, sino que había examinado también si lograban la observancia de obligaciones específicas. De manera análoga, el grupo especial en *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna* consideró que la medida impugnada (un sistema dual de venta al por menor) estaba, "al menos en parte", destinada a lograr la observancia de la legislación de Corea contra las prácticas que pueden inducir a error, "en la medida en que contribu[ía] a prevenir los actos incompatibles con la Ley sobre la Competencia Desleal" (informe del Grupo Especial, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 658).

⁵²⁸ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 69.

⁵²⁹ El artículo 1 reza como sigue:

(1) La finalidad de la presente Ley es regular las cuestiones relativas a la protección de la salud y la seguridad y los intereses económicos de los consumidores, la compensación de sus pérdidas, la garantía de su protección frente a los peligros ambientales, la adopción de medidas para instruir y sensibilizar a los consumidores, el fomento entre los consumidores de la adopción de iniciativas para protegerse y el fomento en las organizaciones voluntarias de la formulación de políticas sobre estas cuestiones de conformidad con el interés público.

⁵³⁰ Türkiye también explica que esta es la función del artículo 1 (declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 3.22).

ninguna obligación o prescripción que se pueda observar.⁵³¹ Sin embargo, el artículo 58 de la LCP contiene varias obligaciones para los fabricantes y los importadores, incluida una obligación general en su párrafo 1 de que presten servicios posventa de mantenimiento y reparación. En el contexto de su línea general de argumentación, entendemos que Türkiye se ha referido a esta obligación prevista en el artículo 58(1). Además, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Türkiye también se refirió específicamente a las obligaciones de "establecer estaciones de servicio", del artículo 58(4), y de "poseer un certificado de cualificación", del artículo 58(2).⁵³² Examinamos la descripción que hace Türkiye de estas obligaciones en las secciones pertinentes *infra*.

7.393. Recordamos que corresponde al demandado demostrar que la medida impugnada es una medida "para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos". Cuanto mayor sea la precisión con que el demandado identifique normas, obligaciones o prescripciones específicas contenidas en las leyes y reglamentos pertinentes, más probable será que pueda aclarar cómo y por qué la medida incompatible logra la observancia de esas leyes y reglamentos.⁵³³ A nuestro juicio, la naturaleza general de las obligaciones contenidas en el artículo 58 de la LCP no excluye la posibilidad de que las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS estén destinados a lograr la observancia del artículo 58.⁵³⁴ No obstante, esta naturaleza general es tal que exige que Türkiye presente argumentos y pruebas sustanciales suficientes para satisfacer la carga que le corresponde de probar que las prescripciones y el mecanismo de imposición del IPLS más específicos se han adoptado para lograr la observancia de esta obligación.

Relación entre la medida y el logro de la observancia

7.394. Estamos de acuerdo con anteriores órganos resolutorios en que una defensa fundada en el artículo XX d) requiere un examen de la relación entre la medida y el logro de la observancia de las disposiciones pertinentes de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con el GATT. Si la evaluación del contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de la medida pone de manifiesto que esta no puede lograr la observancia de las disposiciones pertinentes de las leyes y de los reglamentos, no existe una relación que cumpla los requisitos de la etapa del "diseño".⁵³⁵

7.395. Esta evaluación se refiere al nexo entre la medida impugnada y el objetivo de lograr la observancia. Entendemos que Türkiye aduce que, dado que el criterio "no es incapaz" "no [es] excesivamente exigente", bastaría con que Türkiye demostrara que el IPLS fomenta el logro del objetivo de la protección de los consumidores.⁵³⁶ Sin embargo, como hemos expuesto *supra*, el objetivo de una medida que se trata de justificar al amparo del artículo XX d) debe ser lograr la observancia de leyes o reglamentos, por ejemplo, los relativos a la protección de los consumidores. Por lo tanto, nos centraremos en evaluar si la medida "no es incapaz" de cumplir este objetivo y no el de la protección de los consumidores.

7.396. En resumen, examinaremos el contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de la medida impugnada para determinar si es adoptada para/está destinada a cumplir el objetivo de lograr la observancia de las obligaciones y prescripciones contenidas en las disposiciones pertinentes de la LCP y el TAR. En este análisis, tendremos debidamente en cuenta el argumento de Türkiye de

⁵³¹ No obstante, no consideramos que el artículo 1 carezca de pertinencia para nuestro análisis. Esta disposición es importante en la medida en que elucida y aclara el sentido del artículo 58. Como ha indicado el Órgano de Apelación, los objetivos de las leyes y los reglamentos pueden ayudar a aclarar el contenido de normas, obligaciones o prescripciones específicas de estas leyes y reglamentos (informe del Órgano de Apelación, *India - Células solares*, párrafo 5.110). Türkiye también sostiene que, como mínimo, el artículo 1 "informa la lectura del artículo 58 y forma parte de las normas cuya observancia se logra" (declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 3.22).

⁵³² Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁵³³ Informes del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.203 e *India - Células solares*, párrafo 5.110; e informes del Grupo Especial, *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafo 7.572.

⁵³⁴ Estamos de acuerdo con la posición general de Türkiye de que una medida destinada a lograr la observancia de una obligación contenida en una ley o reglamento puede ser más detallada que la obligación cuya observancia logra (segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.219).

⁵³⁵ Informes del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.126; e *India - Células solares*, párrafo 5.58. Véase también el párrafo 7.83 *supra* para el artículo XX b).

⁵³⁶ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.211-3.215.

que la medida fomenta el logro del objetivo de la protección de los consumidores, pero no consideramos que este argumento sea suficiente en sí y de por sí.

Nivel de examen

7.397. En primer lugar, observamos, coincidiendo con ambas partes, que ni en la Notificación 2025/7 ni en la Directiva de Aplicación se declara explícitamente que el fin del IPLS sea lograr la observancia de la LCP.⁵³⁷ Estamos de acuerdo con Türkiye en que la ausencia (o la existencia) de tal referencia expresa no es determinante.⁵³⁸ Una medida puede estar destinada a lograr la observancia de una ley o reglamento incluso si en los instrumentos jurídicos por los que se aplica la medida no se menciona expresamente este objetivo.⁵³⁹ Por lo tanto, centraremos nuestro examen exclusivamente en el contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de la medida impugnada.

7.398. Antes de continuar, describimos lo que consideramos que es el nivel apropiado de este examen.

7.399. Los aspectos de la medida que deben justificarse al amparo de los apartados del artículo XX son aquellos que dan lugar a la constatación de incompatibilidad en el marco del GATT de 1994.⁵⁴⁰ Normalmente, los aspectos pertinentes son los que especifican el trato que la medida otorga a las mercancías importadas, a menudo también en comparación con el trato otorgado a las mercancías nacionales.⁵⁴¹ Centraremos, por lo tanto, nuestro examen en el marco del artículo XX d) en los aspectos del IPLS que prevén el trato de los EV y ERHV importados respecto del que hemos constatado que es menos favorable que el concedido a los EV y ERHV nacionales similares. Este enfoque simplifica nuestro análisis de dos maneras.

7.400. En primer lugar, los diferentes elementos del IPLS que constituyen la base de la alegación de China al amparo del artículo III.4 son las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS. Hemos estructurado nuestro análisis en el marco de artículo III.4 para evaluar si cada uno de estos elementos modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados. Asimismo, evaluaremos si las incompatibilidades con el artículo III.4 que hemos constatado con respecto a cada uno de estos elementos están justificadas al amparo del artículo XX d). Observamos que Türkiye presentó inicialmente su defensa al amparo del artículo XX d) centrándose en el IPLS en general, en lugar de cada una de las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS.⁵⁴² En respuesta a preguntas del Grupo Especial, Türkiye adujo argumentos y pruebas específicos para cada prescripción de IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS. En nuestra evaluación consideraremos tanto estos argumentos específicos como —cuando sea pertinente— los argumentos generales de Türkiye.

7.401. En segundo lugar, no evaluaremos las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición en abstracto.⁵⁴³ Antes bien, nos centraremos en los *aspectos discriminatorios* cuya existencia hemos constatado con respecto a cada prescripción del IPLS y el mecanismo de imposición. Estos aspectos son los que constituyeron la base de nuestra constatación de incompatibilidad con el artículo III.4, y son los que deben ser justificados. En este contexto, tomamos nota del argumento de Türkiye de que las prescripciones del IPLS están destinadas a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP

⁵³⁷ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.216 y 3.220; y respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, nota 83.

⁵³⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.208-3.210.

⁵³⁹ Véanse los informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - IRA (China)*, párrafo 7.140; *Estados Unidos - Medidas arancelarias (China)*, párrafo 7.125; e *Indonesia - Materias primas*, párrafo 7.226.

⁵⁴⁰ Informes del Órgano de Apelación *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.185, y *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.168.

⁵⁴¹ Informes del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.168, y *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 177.

⁵⁴² A nuestro entender, Türkiye no aduce que las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS sean necesarios para lograr la observancia de la LCP y el TAR *solo* cuando se los considera colectivamente en su funcionamiento combinado (como comparación, véase el informe del Grupo Especial, *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.503).

⁵⁴³ Como ha observado el Órgano de Apelación, "un demandado no puede justificar la incompatibilidad de una medida basando su defensa en aspectos de esa medida diferentes de los que el grupo especial constató que eran incompatibles con una disposición" del GATT (informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.169).

porque reflejan las prescripciones del ASSR, y porque el ASSR remite expresamente al artículo 58.⁵⁴⁴ No podemos aceptar la premisa de este argumento precisamente porque en el marco del artículo XX d) nos centramos en los aspectos discriminatorios que se derivan de las diferencias que hemos constatado que existen entre el trato concedido a los EV y ERHV importados y el concedido por el ASSR a los EV y ERHV nacionales.

7.402. En resumen, no consideramos pertinente ni justificado evaluar si el IPLS, en general y en abstracto, es necesario para lograr la observancia de la LCP o el TAR. Evaluaremos, en lugar de ello, si cada una de las prescripciones del IPLS, y el mecanismo de imposición del IPLS, en comparación con el trato concedido a los EV y ERHV nacionales, son necesarios para lograr la observancia de la LCP y el TAR.

La cuestión de si la prescripción relativa a las estaciones de servicio está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP

Argumentos de las partes

7.403. Türkiye aduce que la prescripción relativa a las estaciones de servicio es necesaria para lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación y la obligación establecida en el artículo 58(4) de establecer estaciones de servicio.⁵⁴⁵ Según Türkiye, los fabricantes nacionales tienen mayor probabilidad de utilizar proveedores nacionales y regionales para las piezas de repuesto. En consecuencia, están menos expuestos a las perturbaciones del suministro transfronterizo que los importadores y pueden dar "una mejor respuesta en caso de emergencia y atender las necesidades de los consumidores más eficientemente".⁵⁴⁶ Türkiye aduce que, en cambio, los importadores normalmente dependen de fabricantes extraterritoriales, están significativamente más expuestos a las limitaciones que afectan a las cadenas de suministro internacionales y tienen una probabilidad significativamente mayor de afrontar perturbaciones del suministro, también con respecto a las piezas de repuesto.⁵⁴⁷ Türkiye aduce que la prescripción relativa a las estaciones de servicio trata de hacer frente a esos riesgos asociados a las cadenas de suministro internacionales garantizando que los importadores se responsabilicen de suministrar a las estaciones de servicio piezas de repuesto y "mantengan y vigilen la disponibilidad de unas existencias adecuadas", en lugar de subcontratar esta "tarea esencial" con terceros.⁵⁴⁸ Según Türkiye, el IPLS exige que los importadores *sean propietarios* de las estaciones de servicio, en lugar de recurrir a terceros, porque los importadores "tienen mayor probabilidad de dedicar esfuerzos a garantizar un suministro adecuado de piezas de repuesto cuando están directamente involucrados en las estaciones de servicio".⁵⁴⁹

7.404. China considera que los argumentos de Türkiye son infundados y especulativos.⁵⁵⁰ Según China, las cadenas de suministro nacionales están expuestas a una infinidad de riesgos, y tener cadenas de suministro localizadas "exacerba el riesgo para la cadena de suministro".⁵⁵¹ China sostiene que los fabricantes turcos utilizan una proporción significativa de piezas y componentes importados y que, en consecuencia, cualquier riesgo asociado a su origen extranjero existiría también para los fabricantes nacionales.⁵⁵² China tampoco está de acuerdo en que haya alguna base para suponer que los importadores no serían proveedores fiables, o que no cumplirían las prescripciones establecidas en las normas turcas.⁵⁵³ Según China, Türkiye también debe "presentar una explicación fundamentada" de por qué el riesgo para la cadena de suministro al que se refiere no existe igualmente para los importadores de EV y ERHV procedentes de socios de Türkiye

⁵⁴⁴ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.216-3.219; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.207.

⁵⁴⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁵⁴⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 2.7.

⁵⁴⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 2.7.

⁵⁴⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.236.

⁵⁴⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.9.

⁵⁵⁰ Observaciones de China sobre las respuestas de Türkiye a las preguntas 74 a), párrafos 70 y 72, y 74 b), párrafo 78, del Grupo Especial.

⁵⁵¹ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 74.

⁵⁵² Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 75.

⁵⁵³ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 78.

en ACR.⁵⁵⁴ Con respecto a la referencia de Türkiye al artículo 58(4) de la LCP, China señala que esta disposición no contiene una prescripción que exija que los propios importadores establezcan estaciones de servicio.⁵⁵⁵

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.405. Hemos constatado que la prescripción relativa a las estaciones de servicio es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque exige que los EV y ERHV importados reciban servicio de estaciones que sean propiedad exclusiva del importador, mientras que los EV y ERHV nacionales pueden recibir servicio de estaciones que pueden ser propiedad de cualquier operador económico, y porque esta diferencia en la disponibilidad de operadores económicos que pueden ser propietarios de las estaciones de servicio requeridas modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y los ERHV importados. En consonancia con el enfoque que hemos descrito *supra*, pasamos ahora a evaluar si la prescripción de que los EV y ERHV importados reciban servicio de estaciones que sean propiedad del importador, en lugar de propiedad de cualquier operador económico con el que el importador pueda contratar la prestación de servicios posventa, está destinada a lograr la observancia, como aduce Türkiye, de las obligaciones establecidas en el artículo 58(1) y el artículo 58(4) de la LCP.

Artículo 58(1) de la LCP

7.406. El artículo 58(1) dispone lo siguiente:

Los fabricantes o importadores están obligados a prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación respecto de las mercancías que produzcan o importen, durante la vida útil que determine el Ministerio.

7.407. Recordamos nuestra observación de que la naturaleza general de esta obligación es tal que exige que Türkiye presente argumentos y pruebas sustanciales suficientes para satisfacer la carga que le corresponde de probar que la prescripción relativa a las estaciones de servicio está destinada a lograr la observancia de esta obligación.

7.408. Türkiye aduce que esto es así porque los importadores están más expuestos a las perturbaciones del suministro transfronterizo y a las limitaciones que afecten a las cadenas de suministro internacionales que los fabricantes nacionales. Exigir que los importadores sean propietarios de las estaciones de servicio garantiza que se responsabilicen de suministrar a esas estaciones de servicio piezas de repuesto, así como de mantener y vigilar la disponibilidad de existencias adecuadas. Esto, a su vez, logra la observancia del artículo 58 de la LCP porque garantiza el acceso ininterrumpido de los consumidores turcos que compran EV y ERHV importados a las piezas de repuesto.

7.409. Abordamos primero la premisa fáctica que subyace al argumento de Türkiye: que los importadores están más expuestos a las perturbaciones del suministro transfronterizo que los fabricantes nacionales. Esta premisa se basa en dos aseveraciones: i) que los importadores utilizan "cadenas de suministro extranjeras" para obtener piezas de repuesto, mientras que los fabricantes nacionales utilizan cadenas de suministro nacionales o regionales localizadas; y ii) que las cadenas de suministro extranjeras están más expuestas a limitaciones y tienen mayor probabilidad de afrontar perturbaciones que las cadenas de suministro nacionales o regionales.⁵⁵⁶ China discrepa de estas dos aseveraciones y aduce que Türkiye no ha presentado ningún respaldo probatorio para ellas.

7.410. Con respecto a la primera aseveración, observamos que Türkiye no presenta ninguna prueba relativa a las cadenas de suministro de piezas de repuesto que utilizan los fabricantes nacionales y los importadores de EV y ERHV. Antes bien, Türkiye presenta esta aseveración en términos generales, aduciendo que los fabricantes nacionales "tienen mayor probabilidad" de utilizar

⁵⁵⁴ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 73. Véanse también las observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 79.

⁵⁵⁵ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 108; y observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 66.

⁵⁵⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 2.7.

proveedores nacionales o regionales, y que los importadores "normalmente" utilizan proveedores extranjeros.⁵⁵⁷ China no está de acuerdo y aduce que los fabricantes turcos también utilizan proveedores extranjeros, ya sea para las piezas y componentes o para los materiales empleados para producirlos.⁵⁵⁸ China tampoco presenta ninguna prueba en respaldo de su afirmación. Recordamos, sin embargo, que la carga de la prueba incumbe a Türkiye, que afirma una defensa al amparo del artículo XX d).⁵⁵⁹

7.411. Con respecto a su segunda aseveración, Türkiye explica que las cadenas de suministro nacionales o regionales entrañan distancias de transporte más cortas, ninguno o menos obstáculos aduaneros, una mejor comunicación con el proveedor y un menor riesgo de estar expuesto a la inestabilidad geopolítica y los acontecimientos mundiales. Türkiye remite a una publicación de 2024 del Consejo del Comercio Internacional en la que se informa de un cambio de las cadenas de suministro mundiales tradicionales a las cadenas de suministro regionales.⁵⁶⁰ En esta publicación se enumeran varios factores para este cambio: las tensiones geopolíticas, las perturbaciones y vulnerabilidades de las cadenas de suministro, las preocupaciones ambientales y de sostenibilidad y los avances en la automatización y la tecnología. Se explica que las cadenas de suministro regionales reducen la dependencia de proveedores distantes y diversifican la producción entre múltiples regiones. Türkiye también remite a un artículo de 2024 de Deloitte Insights.⁵⁶¹ En este artículo se informa de que, a raíz de la normalización de las cadenas de suministro mundiales tras la pandemia de COVID-19, las empresas de fabricación industrial y de construcción de los Estados Unidos están reestructurando sus cadenas de suministro para incluir ubicaciones situadas en los Estados Unidos o en sus socios en ACR y ubicaciones más próximas a los usuarios finales. En el artículo se explica que la motivación de las empresas parece ser la de reestructurar sus cadenas de suministro para optimizar la logística y los resultados de entrega, reducir los costos y aprovechar la política industrial. También se hace referencia a la creciente preocupación por las repercusiones indirectas de las inestabilidades geopolíticas en las cadenas de suministro.

7.412. China también discrepa de la segunda aseveración de Türkiye. China aduce que las cadenas de suministro nacionales están expuestas a riesgos tales como los desastres naturales, las intervenciones de reglamentación, la inestabilidad política, las perturbaciones del transporte o la movilización de los trabajadores.⁵⁶² China remite a un artículo de 2023 en el que se informa de la repercusión de los terremotos en las cadenas de suministro.⁵⁶³ En este artículo se hace referencia a un terremoto reciente ocurrido en Türkiye y se sugiere que las empresas se preparen para futuros terremotos diversificando sus bases de proveedores, en lugar de utilizar proveedores de una región localizada.

7.413. No estamos convencidos de que los argumentos de las partes necesariamente se contradigan y se excluyan mutuamente. A juzgar por las pruebas que tenemos ante nosotros, entendemos lo siguiente: i) que hay riesgos asociados a las cadenas de suministro mundiales que motivan a algunas empresas a cambiar al menos a cadenas de suministro regionales; y ii) que hay riesgos asociados a las cadenas de suministro nacionales que pueden motivar a algunas empresas para diversificar su base de proveedores utilizando proveedores de zonas geográficas diferentes, con inclusión de cadenas de suministro internacionales. Sobre la base de estas pruebas, estamos de acuerdo con Türkiye en que hay ciertos riesgos que afectan a las cadenas de suministro extranjeras más que a las cadenas de suministro nacionales o regionales. También estamos de acuerdo con China en que hay otros riesgos que afectan a las cadenas de suministro localizadas más que a las cadenas de suministro extranjeras diversificadas. Sin embargo, no estamos convencidos de que las pruebas que tenemos ante nosotros respalden el argumento de Türkiye de que el suministro extranjero es "intrínsecamente", e inevitablemente, menos fiable que el suministro local.⁵⁶⁴ Como demuestran las

⁵⁵⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 2.7.

⁵⁵⁸ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 75.

⁵⁵⁹ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

⁵⁶⁰ International Trade Council, "The Rise of Regional Supply Chains: How Geopolitical Tensions and Economic Pressures Are Shifting Global Production in 2024" (prueba documental TUR-111).

⁵⁶¹ Deloitte Insights, "Restructuring the supply base: Prioritizing a resilient, yet efficient supply chain" (23 May 2024) (prueba documental TUR-112).

⁵⁶² Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 74.

⁵⁶³ ICAT blog, "How earthquakes impact the supply chain" (23 March 2023) (prueba documental CHN-60).

⁵⁶⁴ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.236.

escasas pruebas que tenemos ante nosotros, la fiabilidad de cada cadena de suministro depende de muchos factores, y no exclusivamente de su naturaleza extranjera o nacional.

7.414. Consideramos, por lo tanto, que la primera aseveración de Türkiye no está respaldada por ninguna prueba obrante en el expediente, y que su segunda aseveración está solo parcialmente respaldada por las pruebas, que describen una situación más compleja. Esto suscita dudas acerca de la premisa fáctica que subyace a los argumentos de Türkiye.

7.415. Continuamos nuestro análisis para evaluar si, incluso suponiendo que los importadores estén más expuestos a las perturbaciones del suministro transfronterizo que los fabricantes nacionales, la prescripción de que *sean propietarios* de estaciones de servicio está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.

7.416. Türkiye aduce que, si un importador es propietario de una estación de servicio: i) tiene mayor probabilidad de dedicar esfuerzos a garantizar que esa estación tenga un suministro adecuado de piezas de repuesto, en lugar de salir del mercado⁵⁶⁵; y ii) mantiene un control directo sobre los servicios posventa y la disponibilidad de piezas de repuesto y es menos dependiente de los intermediarios, lo que mitiga los riesgos causados por las vulnerabilidades de las cadenas de suministro.⁵⁶⁶ Türkiye aduce que esto "está en perfecta consonancia con el objetivo de protección de los consumidores del IPLS".⁵⁶⁷

7.417. Las afirmaciones de Türkiye se basan en varias suposiciones, de las cuales pocas están justificadas por las pruebas aportadas por Türkiye.

7.418. En primer lugar, Türkiye afirma que un importador tiene mayor probabilidad de dedicar esfuerzos a garantizar que una estación tenga un suministro adecuado de piezas de repuesto si es propietario de esa estación de servicio. Türkiye no ha aportado ninguna prueba para justificar esta afirmación. Observamos que el párrafo 5.2.3 de la norma TSE K 646 dispone lo siguiente:

El taller de reparación debe tener un sistema que satisfaga las necesidades de piezas de repuesto. Como parte de este sistema, los fabricantes o importadores deben presentar al taller de reparación autorizado un compromiso escrito por el que se declare que se dispondrá de existencias completas de todas las piezas de repuesto, ya sea en la oficina principal de la empresa o en una estación de servicio designada por ellos. Además, en dicho compromiso escrito se especificarán las piezas de repuesto, así como las cantidades, que se almacenarán en el taller de reparación autorizado, y esas cantidades garantizarán un servicio ininterrumpido a los consumidores. El taller de reparación debe identificar las piezas de repuesto adecuadamente.

7.419. Entendemos que todas las estaciones de servicio están obligadas a tener un sistema que satisfaga las necesidades de piezas de repuesto. Los importadores, al igual que los fabricantes nacionales, deben comprometerse a mantener existencias completas de todas las piezas de repuesto y a almacenar determinadas cantidades de piezas de repuesto en las estaciones de servicio, lo que garantiza "un servicio ininterrumpido al consumidor". No hay nada en el texto de la norma TSE K 646 que dé a entender que esta prescripción varíe en función de quién sea el propietario de las estaciones de servicio. Esto indica que los importadores deben garantizar el mismo "servicio ininterrumpido" a los consumidores que los fabricantes nacionales, tanto si son propietarios de una estación de servicio como si hacen uso de una estación de servicio propiedad de otro operador económico.⁵⁶⁸ Esto suscita dudas acerca de la aseveración de Türkiye de que los importadores tienen mayor probabilidad de asegurarse de que una estación de servicio tenga un suministro adecuado si son sus propietarios.⁵⁶⁹

⁵⁶⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafos 2.9 y 2.11.

⁵⁶⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.12.

⁵⁶⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.13.

⁵⁶⁸ De hecho, Türkiye explica que la prescripción de la norma TSE K 646 sirve para reducir al mínimo el riesgo de perturbaciones de la cadena de suministro tanto para los vehículos nacionales como para los importados (respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.10).

⁵⁶⁹ Türkiye aduce que, pese a la contribución del párrafo 5.2.3 a la disponibilidad de piezas de repuesto, los importadores siguen "teniendo menor probabilidad de poder cumplir las prescripciones pertinentes en todo momento que los fabricantes nacionales" (respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.11). En la medida en que Türkiye da a entender que los importadores tienen mayor probabilidad de infringir las prescripciones de la legislación turca que los fabricantes nacionales, nos cuesta admitir una

7.420. En segundo lugar, Türkiye afirma que los importadores tienen mayor probabilidad de salir del mercado turco que los fabricantes nacionales "debido a la menor inversión local y la mayor exposición a los riesgos externos".⁵⁷⁰ Türkiye remite a dos documentos en los que se examinan los "obstáculos a la salida". El primero —elaborado por el Indeed Editorial Team— contiene una exposición general de los factores que impiden a una empresa salir de un mercado.⁵⁷¹ El segundo —elaborado por la secretaría de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)— describe los "obstáculos a la salida" como barreras o impedimentos que pueden evitar que una empresa salga del mercado cuando, de no ser por ellos, lo haría.⁵⁷² Aunque en estos documentos se describen factores que pueden favorecer o complicar la facilidad de la salida de un mercado, no consideramos que ninguno de ellos respalde directamente la aseveración de Türkiye de que los importadores tienen mayor probabilidad de salir del mercado turco que los fabricantes nacionales. Recordamos, a este respecto, que, al igual que los fabricantes nacionales, los importadores son entidades establecidas en Türkiye.⁵⁷³

7.421. Puede entenderse, sin embargo, que la nota de antecedentes de la OCDE respalda la afirmación de Türkiye de que exigir a los importadores que sean propietarios de estaciones de servicio puede tener una repercusión en la probabilidad de que salgan del mercado turco. Entre los "costos de oportunidad indirectos de la salida", este documento incluye los "costos irre recuperables", es decir, las inversiones que se destinan íntegramente al mercado una vez realizadas, entre las que figuran los activos específicos, como las plantas de fabricación.⁵⁷⁴ Entendemos que la propiedad de una estación de servicio especializada puede ser percibida como uno de esos "costos irre recuperables". La prescripción relativa a las estaciones de servicio puede, por lo tanto, afectar a la facilidad de la salida del mercado turco. Aun así, no vemos qué relación guarda esto con el objetivo de lograr la observancia del artículo 58(1) de la LCP. En la medida en que Türkiye da a entender que, si un importador sale del mercado, ello puede afectar al suministro de servicios de mantenimiento y reparación a los consumidores, observamos que el artículo 58 de la LCP contiene disposiciones que están concebidas específicamente para abordar tales situaciones y garantizar la continuidad de los servicios de mantenimiento y reparación.⁵⁷⁵

7.422. En tercer lugar, Türkiye afirma que un importador depende menos de las vulnerabilidades de la cadena de suministro si es propietario de una estación de servicio, porque depende de menos intermediarios. Türkiye no presenta ninguna prueba en respaldo de esta afirmación. Entendemos que, cuando se es propietario de una estación de servicio, en lugar de utilizar la estación de servicio propiedad de otro operador económico, se prescinde al menos de un intermediario. Sin embargo, no vemos qué relación guarda esto con la preocupación expresada por Türkiye respecto de las cadenas de suministro extranjeras, con el objetivo de lograr la observancia del artículo 58(1) de la LCP, ni, por lo demás, con la protección del consumidor.

7.423. Por último, también observamos que algunas de las afirmaciones de Türkiye parecen estar en contradicción con el contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de la prescripción relativa a las estaciones de servicio. Recordamos que los importadores de EV y ERHV procedentes

afirmación tan general sin prueba alguna que la respalde. Además, no vemos cómo exigir a un importador que sea propietario de una estación de servicio mitigaría el riesgo de que ese importador infrinja las prescripciones de la legislación turca.

⁵⁷⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 2.11.

⁵⁷¹ Indeed, "Definitive Guide to Exit Barriers (With Examples)" (11 December 2025) (prueba documental TUR-114).

⁵⁷² OECD Secretariat, Directorate for Financial and Enterprise Affairs, Competition Committee, "Barriers to Exit - Background Note", DAF/COMP(2019)15 (3-4 December 2019) (OECD Background Note) (prueba documental TUR-113).

⁵⁷³ Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 June 2019) (prueba documental CHN-46).

⁵⁷⁴ Nota de antecedentes de la OCDE, párrafo 23.

⁵⁷⁵ El artículo 58(6) dispone:

En caso de que el importador cese de cualquier modo su actividad comercial, el vendedor, el fabricante y el nuevo importador son responsables conjunta y separadamente de la prestación de los servicios de mantenimiento y reparación durante el período de garantía. Después de que haya expirado el período de garantía, el fabricante o el nuevo importador deben prestar los servicios de mantenimiento y reparación durante su vida útil.

El artículo 58(7) dispone:

Después del final del período de garantía, si el servicio posventa relacionado con las mercancías no es prestado por el fabricante o el importador durante la vida útil que determine el Ministerio, el consumidor puede reclamar compensación por los perjuicios.

de socios de Türkiye en ACR están exentos de la prescripción relativa a las estaciones de servicio. Como China señala, Türkiye no ha explicado por qué los riesgos que asocia a las cadenas de suministro extranjeras y los obstáculos a la salida no se dan igualmente para esos importadores.⁵⁷⁶

7.424. Consideramos, por lo tanto, que, incluso suponiendo que los importadores estén más expuestos a las perturbaciones del suministro transfronterizo, los argumentos de Türkiye de que la prescripción relativa a las estaciones de servicio está destinada a lograr la observancia de la obligación general establecida en el artículo 58(1) de la LCP se basan en varias aseveraciones no justificadas y parecen estar en contradicción con el contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de la prescripción relativa a las estaciones de servicio.

7.425. Concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa a las estaciones de servicio esté destinada a lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de la LCP.

Artículo 58(4) de la LCP

7.426. Türkiye también aduce que la prescripción relativa a las estaciones de servicio es necesaria para lograr la observancia de "la obligación de establecer estaciones de servicio", contenida en el artículo 58(4) de la LCP.⁵⁷⁷

7.427. Observamos en primer lugar que esta disposición no contiene la obligación que Türkiye describe. El artículo 58(4) dispone:

Los productores o importadores podrán establecer estaciones de servicio autorizadas ellos mismos o podrán hacer uso de estaciones de servicio u organizaciones de servicio establecidas, siempre que sean responsables de los servicios prestados por las estaciones de servicio.

7.428. No vemos nada en el texto de esta disposición que contenga una "obligación de establecer estaciones de servicio". Además, observamos que el texto es casi idéntico al del artículo 5(2) del ASSR.⁵⁷⁸ Recordamos nuestra constatación de que la prescripción relativa a las estaciones de servicio, al exigir que los importadores *sean propietarios* de las estaciones de servicio requeridas, da lugar a una diferencia de trato en comparación con la posibilidad permitida precisamente por el artículo 5(2) del ASSR de que los fabricantes nacionales recurran a otros operadores económicos que sean propietarios de las estaciones de servicio requeridas. Debido a la prescripción relativa a las estaciones de servicio, esta posibilidad no existe actualmente para los importadores de EV y ERHV de países que no son socios de Türkiye en ACR. Es esta diferencia lo que da lugar a la incompatibilidad con el artículo III.4 que Türkiye trata de justificar.

7.429. A nuestro juicio, no puede decirse que una prescripción que sea menos favorable que la contenida en una disposición específica de una ley o un reglamento, y que, en consecuencia, sea incompatible con el artículo III.4, esté destinada a lograr la observancia de esa disposición específica. El *aspecto discriminatorio* de la prescripción relativa a las estaciones de servicio está en contradicción directa con la posibilidad ofrecida en el artículo 58(4) de que los importadores "hagan uso de las estaciones de servicio o las organizaciones de servicio establecidas".

⁵⁷⁶ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 a) del Grupo Especial, párrafo 73.

⁵⁷⁷ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁵⁷⁸ Recordamos que el artículo 5 del ASSR dispone lo siguiente:

(1) Los fabricantes o los importadores están obligados a establecer una estación de servicio autorizada con suficiente personal técnico en el lugar, en el número y con las características precisados en la lista anexa para prestar servicios posventa durante la vida útil especificada de cada grupo de productos incluido en dicha lista.

(2) Los fabricantes o los importadores podrán establecer estaciones de servicio autorizadas ellos mismos o beneficiarse de las estaciones de servicio u organizaciones de servicio establecidas, siempre que sean responsables de los servicios prestados.

7.430. Por consiguiente, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa a las estaciones de servicio esté destinada a lograr la observancia de ninguna obligación establecida en el artículo 58(4) de la LCP.

La cuestión de si la prescripción relativa al certificado de competencia está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP

Argumentos de las partes

7.431. Türkiye aduce que la prescripción relativa al certificado de competencia es necesaria para lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación y la obligación establecida en el artículo 58(2) de poseer un certificado de cualificación.⁵⁷⁹ Türkiye explica que la intención de la prescripción relativa al certificado de competencia no es subsanar diferencia alguna entre los riesgos reglamentarios, sino "simplificar y reformular, en aras de la facilidad administrativa, las prescripciones que existen en las normas turcas pertinentes y proporcionar orientación a los importadores, especialmente aquellos que puedan estar solicitando por primera vez la entrada en el mercado turco".⁵⁸⁰ Según Türkiye, a quienes importan por primera vez "les resultará útil tener que cumplimentar un único tipo de certificado, en lugar de tener que elegir entre una serie de certificados".⁵⁸¹

7.432. China aduce que el artículo 58 de la LCP no se ocupa de los certificados de competencia de las personas encargadas del mantenimiento de los vehículos.⁵⁸² Según China, Türkiye no explica por qué la flexibilidad limitada prevista en el IPLS es necesaria para lograr la observancia de la LCP.⁵⁸³ China también aduce que "no hay ninguna base lógica para suponer que quien importa por primera vez preferiría tener menos opciones para elegir".⁵⁸⁴

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.433. Hemos constatado que la prescripción relativa al certificado de competencia es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque exige que la competencia del personal que presta servicios para los EV y ERHV importados se establezca solo mediante un certificado de EVMRT, mientras que la competencia del personal que presta servicios para los EV y ERHV nacionales similares puede establecerse a través de tres métodos diferentes, y porque esta diferencia en los métodos disponibles para establecer la competencia del personal que trabaja en las estaciones de servicio modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados. En consonancia con el enfoque que hemos descrito *supra*, pasamos ahora a evaluar si la prescripción de que el personal que presta servicios para los EV y ERHV importados sea certificado solo mediante un certificado de EVMRT está destinada a lograr la observancia, como aduce Türkiye, de las obligaciones establecidas en el artículo 58(1) y el artículo 58(2) de la LCP.

Artículo 58(1) de la LCP

7.434. Recordamos nuestra observación de que la naturaleza general de la obligación contenida en el artículo 58(1) es tal que exige que Türkiye presente argumentos y pruebas sustanciales suficientes para satisfacer la carga que le corresponde de probar que la prescripción relativa al certificado de competencia está destinada a lograr la observancia de esta obligación.

7.435. Entendemos que Türkiye aduce que esto es así porque la prescripción relativa al certificado de competencia simplifica las prescripciones relativas a la competencia y proporciona orientación a los importadores. En la medida en que el argumento de Türkiye se basa en su aseveración de que la prescripción relativa al certificado de competencia reformula las prescripciones relativas a la

⁵⁷⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁵⁸⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 2.15.

⁵⁸¹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 2.15.

⁵⁸² Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 109; observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 67; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 253.

⁵⁸³ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 85.

⁵⁸⁴ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 86.

certificación de la competencia aplicables con respecto a los EV y ERHV nacionales, recordamos que hemos constatado que esto no es así, a causa de la diferencia en los métodos disponibles para establecer estas competencias. Es precisamente esta diferencia lo que da lugar a la incompatibilidad con el artículo III.4 que Türkiye trata de justificar.

7.436. Con respecto a esta diferencia, Türkiye aduce que a quienes importan por primera vez les resultaría "útil tener que cumplimentar un único tipo de certificado, en lugar de tener que elegir entre una serie de certificados".⁵⁸⁵ No consideramos que este argumento sea convincente, por cuatro razones.

7.437. En primer lugar, Türkiye basa esta aseveración en la "experiencia", pero —como China señala— no aporta pruebas para justificarla.⁵⁸⁶

7.438. En segundo lugar, Türkiye hace referencia a quienes importan por primera vez. Sin embargo, la prescripción relativa al certificado de competencia se aplica a todos los importadores, incluidos los que puedan ser propietarios o hacer uso de estaciones de servicio que empleen a personal con una titulación secundaria en mecánica, vehículos automóviles y tecnología eléctrica y electrónica, o un certificado oficial de maestría o un certificado de cualificación profesional en la especialidad pertinente, en lugar de un certificado de EVMRT.

7.439. En tercer lugar, entendemos que no son los importadores quienes "cumplimentan" el certificado de EVMRT, como indica Türkiye. Antes bien, es el técnico pertinente quien solicita, y debe obtener, un certificado de EVMRT mediante el proceso descrito en el anexo 3 de la Directiva de Aplicación.⁵⁸⁷ La prescripción relativa al certificado de competencia exige a los importadores que demuestren que el personal que presta servicios para los EV y ERHV importados posee un certificado de EVMRT. Como se ha expuesto en la sección 7.3.2.4.3.3 *supra*, lo que Türkiye denomina la "serie de certificados", en contraposición al "único tipo de certificado", implica que los operadores económicos que venden EV y ERHV nacionales tienen acceso a un mayor número de especialistas con las competencias especializadas pertinentes requeridas para prestar servicios para los EV y los ERHV.

7.440. Por último, incluso suponiendo que la prescripción relativa al certificado de competencia simplifique las prescripciones existentes y proporcione orientación a los importadores, Türkiye no presenta ningún argumento que explique qué relación guarda esto con el objetivo de lograr la observancia del artículo 58(1) de la LCP.

7.441. Por consiguiente, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al certificado de competencia esté destinada a lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de la LCP.

Artículo 58(2) de la LCP

7.442. El artículo 58(2) de la LCP dispone lo siguiente:

Los fabricantes o importadores están obligados a obtener un certificado de cualificación en materia de servicios posventa aprobado por el Ministerio para las mercancías especificadas por el reglamento, y a registrar la información sobre todas las estaciones de servicio autorizadas en el sistema establecido por el Ministerio.

7.443. Como se ha descrito en el párrafo 7.335 *supra*, Türkiye ha explicado que el "certificado de cualificación" es una certificación global que atestigua que una empresa satisface toda la serie de prescripciones relativas a los servicios posventa, incluidas las certificaciones de competencia de los distintos empleados y la existencia del número requerido de estaciones de servicio. Entendemos, por lo tanto, que el artículo 58(2) contiene una obligación de que el importador obtenga un

⁵⁸⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 2.15.

⁵⁸⁶ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 a) del Grupo Especial, párrafo 86.

⁵⁸⁷ Observamos que en la parte introductoria del anexo 3 se explica que este anexo establece los procesos utilizados "para los candidatos que aspiren a certificarse". En los procesos propiamente dichos se hace referencia al candidato en numerosas ocasiones, lo que indica claramente que este candidato es el que trata de obtener el certificado, no el importador.

"certificado de cualificación" una vez que haya satisfecho las prescripciones aplicables, incluidas las relativas a la certificación de las competencias del personal de sus estaciones de servicio. No vemos cómo una de estas prescripciones puede estar destinada a lograr la observancia de la obligación de certificar que esa misma prescripción se ha satisfecho. Türkiye no ha presentado otros argumentos para respaldar esta aseveración.

7.444. Por consiguiente, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al certificado de competencia esté destinada a lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(2) de la LCP.

La cuestión de si la prescripción relativa al centro de llamadas está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP

Argumentos de las partes

7.445. Türkiye aduce que la prescripción relativa al centro de llamadas es necesaria para lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación.⁵⁸⁸ Según Türkiye, los importadores que introducen nuevas marcas extranjeras en el mercado turco podrían no explotar centros de llamadas "debidamente dotados de personal" y no ofrecer una infraestructura de información adecuada a los consumidores turcos. En cambio, los fabricantes nacionales tienen una "presencia comercial más estable", son "más fiables" y ya explotan centros de llamadas debidamente dotados de personal.⁵⁸⁹ Por lo tanto, según aduce Türkiye, la prescripción relativa al centro de llamadas es necesaria para asegurar que los consumidores reciban servicios posventa a los clientes adecuados y "debidamente dotados de personal", en consonancia con el objetivo de proteger a los consumidores.⁵⁹⁰

7.446. China señala que las explicaciones de Türkiye, que China considera especulativas, solo se refieren a las marcas nuevas, mientras que la prescripción relativa al centro de llamadas se aplica a todas las marcas extranjeras, incluidas las que operaban en Türkiye antes de la promulgación del IPLS.⁵⁹¹ China sostiene también que Türkiye no ha dado ninguna explicación de la prescripción de que los centros de llamadas tengan un mínimo de 40 empleados, que China considera "completamente arbitraria".⁵⁹² Por último, China no está de acuerdo en que las pruebas obrantes en el expediente respalden la afirmación de Türkiye de que los fabricantes nacionales ya explotan centros de llamadas debidamente dotados de personal.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.447. Hemos constatado que la prescripción relativa al centro de llamadas es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque exige a los importadores que exploten un centro de llamadas en Türkiye con 40 empleados, mientras que no existe tal prescripción para los fabricantes nacionales, y porque, como consecuencia de ello, modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y los ERHV importados. En consonancia con el enfoque que hemos descrito *supra*, pasamos ahora a evaluar si esta prescripción, en comparación con el hecho de que no haya una prescripción relativa al centro de llamadas para los fabricantes nacionales, está destinada a lograr la observancia de la obligación general establecida en el artículo 58(1).

7.448. Entendemos que Türkiye aduce que esto es así porque los importadores que introducen nuevas marcas extranjeras en el mercado turco podrían no explotar centros de llamadas debidamente dotados de personal, en comparación con los fabricantes nacionales "más fiables". La exigencia de que el importador explote un centro de llamadas en Türkiye con al menos 40 empleados por cada marca que importe garantiza que los consumidores turcos reciban un servicio posventa a los clientes adecuado para los EV y los ERHV importados.

⁵⁸⁸ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.5.

⁵⁸⁹ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 b) del Grupo Especial, párrafo 2.16.

⁵⁹⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 b) del Grupo Especial, párrafo 2.17.

⁵⁹¹ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 88.

⁵⁹² Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 74 b) del Grupo Especial, párrafo 89.

7.449. El argumento de Türkiye se basa en dos afirmaciones fácticas: i) es probable que los importadores no ofrezcan una infraestructura de información adecuada, y ii) los fabricantes nacionales ofrecen una infraestructura de información adecuada, incluso mediante la explotación de centros de llamadas debidamente dotados de personal. Entendemos que Türkiye aduce que, debido a esta diferencia fáctica, la prescripción aplicable únicamente a los importadores de explotar centros de llamadas en Türkiye con 40 empleados está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP. Supuestamente, la aplicación de una prescripción similar a los fabricantes nacionales no es necesaria para lograr la observancia del artículo 58 de la LCP, porque esta observancia está garantizada por su presencia comercial más estable en Türkiye y porque, *de facto*, ya explotan centros de llamadas.

7.450. Abordamos en primer lugar las afirmaciones fácticas en que se basa el argumento de Türkiye. Como señala China, Türkiye no ha presentado ninguna prueba que justifique la primera de sus afirmaciones. Además, esta afirmación solo se refiere a los importadores que introducen marcas extranjeras *nuevas*. La prescripción relativa al centro de llamadas se aplica a todos los importadores, incluidos los que ya han introducido marcas extranjeras en el mercado turco. Türkiye no parece afirmar que sea probable que los importadores que ya están establecidos en el mercado turco no exploten centros de llamadas debidamente dotados de personal.

7.451. Con respecto a la segunda afirmación, hemos señalado en el párrafo 7.279 *supra* que las pruebas documentales presentadas por Türkiye no demuestran inequívocamente que los fabricantes nacionales exploten centros de llamadas en Türkiye con 40 empleados por cada marca. En el mejor de los casos, las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran que cuatro fabricantes nacionales han habilitado líneas telefónicas para que los consumidores los contacten en relación con los servicios posventa. Sigue sin estar claro si alguno de esos cuatro fabricantes nacionales explota centros de llamadas, y mucho menos centros de llamadas con una dotación de 40 empleados, ni de qué modo han optado otros fabricantes nacionales por estar localizables para los consumidores.

7.452. Por lo tanto, consideramos que las afirmaciones de Türkiye no están respaldadas por las pruebas obrantes en el expediente. Esto arroja dudas sobre la premisa fáctica en que se basa el argumento de Türkiye.

7.453. Continuamos nuestro análisis para evaluar si, incluso suponiendo que sea menos probable que los importadores ofrezcan una infraestructura de información adecuada que la que ofrecen los fabricantes nacionales, la prescripción de que exploten centros de llamadas *en Türkiye con al menos 40 empleados por cada marca* está destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.

7.454. Entendemos, en abstracto, que cabe considerar que una prescripción de ofrecer una infraestructura de información adecuada a los consumidores está destinada a lograr la observancia de la obligación general establecida en el artículo 58(1) de prestar servicios posventa de mantenimiento. Sin embargo, esta no es la cuestión que se nos ha sometido. En cambio, Türkiye debe explicar de qué modo los aspectos discriminatorios de la prescripción relativa al centro de llamadas, que incluyen, en particular, la exigencia de que esta infraestructura de información comprenda, únicamente con respecto a los EV y los ERHV importados, un centro de llamadas i) en Türkiye con ii) al menos 40 empleados iii) para cada marca (en comparación con la posible obligación implícita de los fabricantes nacionales de estar localizables para los consumidores), están destinados a lograr la observancia de esta obligación general. Türkiye no presenta ningún argumento relativo a estos aspectos, que constituyen lo esencial de la prescripción relativa al centro de llamadas.

7.455. Por consiguiente, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al centro de llamadas esté destinada a lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 58(1) de la LCP.

La cuestión de si la prescripción relativa al representante autorizado está destinada a lograr la observancia de la LCP y el TAR

Argumentos de las partes

7.456. Türkiye aduce que la prescripción relativa al representante autorizado es necesaria para lograr la observancia del TAR porque "asegura que los fabricantes extranjeros establezcan un

representante autorizado, como exige el artículo 13(3) [*sic*] del Reglamento de Homologación".⁵⁹³ Según Türkiye, sin un representante autorizado, no existe un "puente directo" entre un fabricante extranjero y el Gobierno turco, mientras que tal puente "existe naturalmente" en el caso de los fabricantes nacionales situados en territorio turco.⁵⁹⁴ Türkiye también aduce que la prescripción relativa al representante autorizado es necesaria para lograr la observancia del ASSR "en términos más generales", ya que "ambos contribuyen a una mejor protección de los consumidores, que es el objetivo de la Ley de Protección de los Consumidores".⁵⁹⁵ Türkiye sostiene que los representantes autorizados representan a los fabricantes extranjeros a los efectos de cooperar con el Gobierno en asuntos relacionados con la seguridad de los productos y la protección de los consumidores.⁵⁹⁶

7.457. China aduce que, dado que la prescripción relativa al representante autorizado se refiere al nombramiento de un representante autorizado que puede no ser el mismo que el representante a efectos del TAR, esta prescripción no está destinada a lograr la observancia del TAR.⁵⁹⁷ Según China, la carga adicional impuesta por la prescripción relativa al representante autorizado no tiene "justificación alguna".⁵⁹⁸ China también aduce que la invocación tardía del TAR por Türkiye carece de credibilidad, porque si el IPLS se hubiera promulgado para lograr la observancia del TAR, "Türkiye habría tenido conciencia de ello y lo habría indicado claramente al comienzo del procedimiento".⁵⁹⁹

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.458. Subrayamos que el objeto de nuestra constatación de incompatibilidad en el marco del artículo III.4 es la prescripción relativa al representante autorizado *que figura en el IPLS* (el representante a efectos del IPLS) y *no* la prescripción que figura en el TAR de nombrar un representante. En consecuencia, lo que Türkiye debe justificar no es la prescripción de nombrar un representante autorizado que represente a los fabricantes extranjeros ante el organismo de homologación (representante a efectos del TAR), sino el aspecto de la prescripción de nombrar un representante a efectos del IPLS que es incompatible con el artículo III.4. Hemos constatado que el IPLS parece exigir a los fabricantes extranjeros que nombren al importador que solicita un certificado de permiso como su representante a efectos del IPLS, ya ejerza o no ese importador como representante a efectos del TAR, y que esto, en algunas situaciones, puede dar lugar al nombramiento de dos entidades distintas como representantes a efectos del TAR y del IPLS.

TAR

7.459. Entendemos que Türkiye se refiere, en particular, a la obligación establecida en el artículo 13(4) del TAR de que los fabricantes extranjeros que no estén establecidos en la Unión Europea "nombren un representante establecido en Türkiye que los represente ante el organismo de homologación" (representante a efectos del TAR).

7.460. Türkiye aduce que la prescripción de contar con un "representante autorizado" crea un puente entre los fabricantes extranjeros y el Gobierno turco. No entendemos que China discrepe de que esto pueda ser así en abstracto, o ni siquiera con respecto a la prescripción de nombrar un representante a efectos del TAR. Sin embargo, Türkiye no ha presentado ningún argumento en cuanto a la manera en que la prescripción de nombrar al importador como representante a efectos del IPLS (aun cuando una entidad distinta ejerza como representante a efectos del TAR) está destinada a lograr la observancia del TAR, porque cuestionaba la premisa fáctica de que existe una prescripción de nombrar al importador como representante autorizado.⁶⁰⁰ A falta de esos argumentos, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al representante autorizado esté destinada a lograr la observancia de la obligación establecida en el artículo 13(4) del TAR de nombrar un representante a efectos del TAR.

⁵⁹³ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.223.

⁵⁹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 c) del Grupo Especial, párrafo 2.18.

⁵⁹⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.4.

⁵⁹⁶ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 c) del Grupo Especial, párrafo 2.18.

⁵⁹⁷ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 64.

⁵⁹⁸ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 c) del Grupo Especial, párrafo 90.

⁵⁹⁹ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76.

⁶⁰⁰ Observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial.

LCP

7.461. Türkiye aduce que, dado que los representantes autorizados cooperan con el Gobierno turco en asuntos relacionados con la seguridad de los productos y la protección de los consumidores, la prescripción relativa al representante autorizado guarda relación con asegurar una mejor protección de los consumidores.

7.462. Comenzamos señalando que, más allá de su argumento general de que la prescripción relativa al representante autorizado contribuye a una mejor protección de los consumidores, Türkiye no ha hecho referencia a ninguna obligación específica de la LCP cuya observancia aduzca que logra esta prescripción. Esto ya arroja dudas sobre el argumento de Türkiye de que esta prescripción está destinada a lograr la observancia de la LCP. Observamos que, ni siquiera en referencia a la obligación general establecida en el artículo 58(1) de la LCP y al argumento de Türkiye de que las prescripciones del IPLS aseguran una mejor protección de los consumidores, Türkiye explica de qué modo exigir que el importador sea designado como representante (aun cuando ya pueda existir otro representante a efectos del TAR) guarda relación con asegurar una mejor protección de los consumidores. Observamos a este respecto que el artículo 58 se refiere conjuntamente a fabricantes e importadores y contiene obligaciones idénticas para ambos.

7.463. Concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al representante autorizado esté destinada a lograr la observancia de ninguna obligación establecida en el artículo 58 de la LCP.⁶⁰¹

La cuestión de si la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías está destinada a lograr la observancia de la LCP y el TAR

Argumentos de las partes

7.464. Türkiye aduce que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías es necesaria para lograr la observancia del TAR porque garantiza la seguridad de las baterías, como exigen los artículos 51-56 del TAR y, en particular, el artículo 52(1).⁶⁰² Según Türkiye, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías aborda el riesgo de que "los importadores puedan no tener conocimiento de todo el marco normativo de Türkiye relativo a la seguridad de las baterías y la manipulación de las baterías".⁶⁰³ En cambio, según sostiene Türkiye, es mucho más probable que los fabricantes nacionales tengan conocimiento de las reglamentaciones específicas para las baterías. Türkiye también aduce que, al igual que la prescripción relativa al representante autorizado, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías es necesaria para lograr la observancia del ASSR "en términos más generales", ya que "ambos contribuyen a una mejor protección de los consumidores, que es el objetivo de la Ley de Protección de los Consumidores".⁶⁰⁴ Según Türkiye, asegurar que los importadores entiendan que están sujetos a determinadas obligaciones en materia de seguridad de las baterías a su vez "garantiza una mejor protección de los consumidores en lo que respecta a la seguridad de las baterías".⁶⁰⁵

7.465. China aduce que Türkiye no ha ofrecido ningún detalle sobre la existencia de una posible superposición entre las materias objeto de la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías y del TAR, ni ha explicado de qué modo la prescripción logra la observancia del Reglamento.⁶⁰⁶ China también insiste en que el compromiso en materia de baterías no está

⁶⁰¹ Observamos por último que, en su respuesta a la segunda serie de preguntas del Grupo Especial, Türkiye aduce que la prescripción relativa al representante autorizado es necesaria para lograr la observancia del ASSR porque "ambos contribuyen a una mejor protección de los consumidores, que es el objetivo de la Ley de Protección de los Consumidores" (respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.4). China no ha formulado observaciones sobre esta invocación tardía del ASSR como "ley o reglamento" a los efectos del artículo XX d). Observamos que el único argumento de Türkiye sobre este punto se refiere al objetivo de la LCP. A la luz de nuestra constatación, concluimos también que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al representante autorizado esté destinada a lograr la observancia de ninguna obligación establecida en el ASSR.

⁶⁰² Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.223.

⁶⁰³ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafo 2.20.

⁶⁰⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.4.

⁶⁰⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafo 2.21.

⁶⁰⁶ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 65.

formulado como un "párrafo repetitivo", sino que contiene obligaciones que el importador debe aceptar.⁶⁰⁷

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.466. Hemos constatado que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque impone a los importadores prescripciones (aceptar todo proceso futuro y comprometerse a sufragar los derechos y gastos y a acceder al intercambio de información y la compartición de datos) que son mucho más amplias que cualquier prescripción impuesta a los fabricantes nacionales, y porque, como consecuencia de ello, modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y los ERHV importados. En consonancia con el enfoque que hemos descrito *supra*, pasamos ahora a evaluar si esta prescripción, en comparación con la prescripción mucho más restringida para los fabricantes nacionales, está destinada a lograr la observancia, como argumenta Türkiye, del TAR y la LCP.

TAR

7.467. Türkiye hace referencia a los artículos 51-56 del TAR. Estas disposiciones conciernen a las actividades de vigilancia del mercado para los vehículos y componentes que entrañan un grave riesgo de incumplimiento, y a las medidas correctivas y restrictivas. Türkiye se refiere en particular al artículo 52(1), concerniente a situaciones en las que una autoridad de vigilancia del mercado ha determinado, tras una evaluación, que un vehículo o componente representa un riesgo grave para la salud o la seguridad de las personas, o para otros aspectos del interés público. En tales situaciones, el artículo 52(1) obliga a la autoridad a asegurarse de que los operadores económicos adoptan medidas correctivas adecuadas para garantizar que los vehículos o componentes no presenten riesgos para la salud o la seguridad cuando se introducen en el mercado, se registran o se ponen en servicio. Türkiye explica, y no entendemos que China discrepe, que los operadores económicos mencionados en esta disposición incluyen a los importadores, y que los componentes incluyen las baterías.⁶⁰⁸

7.468. Recordamos que lo que Türkiye debe justificar son los aspectos de la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías que son incompatibles con el artículo III.4. Hemos constatado que se trata de tres aspectos. En primer lugar, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías exige a los importadores que acepten activamente un conjunto indefinido de procesos de aplicación, vigilancia, inspección y control, mientras que solo se exige a los fabricantes nacionales que acepten determinados procesos específicos. En segundo lugar, exige a los importadores que se comprometan a sufragar los derechos y gastos derivados de esos procesos, mientras que los fabricantes nacionales no están obligados a asumir tal compromiso. En tercer lugar, exige a los importadores que se comprometan a compartir información y datos cuya compartición puede no exigirse a los fabricantes nacionales.

7.469. Entendemos que Türkiye aduce que estos aspectos discriminatorios están destinados a lograr la observancia de los artículos 51-56 y, en particular, del artículo 52(1) del TAR, porque los importadores pueden no tener conocimiento del marco normativo turco relativo a la seguridad de las baterías y la manipulación de las baterías.

7.470. El argumento de Türkiye se basa en la afirmación de que los importadores tienen menos conocimiento que los fabricantes nacionales del marco jurídico existente. Türkiye no ha aportado ninguna prueba para justificar esta afirmación. Esto ya arroja dudas sobre la premisa fáctica en que se basa el argumento de Türkiye.

7.471. Incluso suponiendo que sea menos probable que los importadores tengan conocimiento del marco jurídico existente, no estamos convencidos de que los aspectos discriminatorios de la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías estén destinados a lograr la observancia de las disposiciones pertinentes del TAR. Recordamos que estos aspectos discriminatorios consisten en exigir a los importadores que se comprometan, con antelación, a aceptar un conjunto mucho más amplio de procesos de inspección y vigilancia que los fabricantes nacionales, a sufragar todos los

⁶⁰⁷ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafo 91.

⁶⁰⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.205.

derechos conexos y a compartir una gama más amplia de información y datos que los fabricantes nacionales.

7.472. Türkiye no ha presentado ningún argumento sobre la relación entre los aspectos discriminatorios de la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías y las disposiciones del TAR. En la medida en que entendemos que Türkiye aduce que esos aspectos discriminatorios garantizan el cumplimiento del artículo 52(1) del TAR porque facilitan la tarea de la autoridad turca de vigilancia del mercado de asegurarse de que los importadores adopten las medidas correctivas necesarias en caso de que se determine que una batería introducida en el mercado representa un riesgo grave para la salud o la seguridad de las personas, no vemos esa relación entre la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías y el artículo 52(1) del TAR. Como señala China, esta disposición solo se aplica cuando la autoridad de vigilancia del mercado determina que una batería representa un riesgo grave para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos del interés público.⁶⁰⁹ La prescripción relativa al compromiso en materia de baterías se refiere a la aceptación de procesos de inspección, el pago de derechos y el intercambio de datos. No vemos nada en esta prescripción que se refiera a las medidas correctivas.

7.473. Por lo tanto, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías esté destinada a lograr la observancia de los artículos 51-56 del TAR.

LCP

7.474. Türkiye aduce que, al asegurar que los importadores entiendan que están sujetos a determinadas obligaciones en materia de seguridad de las baterías, la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías garantiza una mejor protección de los consumidores en lo que respecta a la seguridad de las baterías.⁶¹⁰

7.475. Comenzamos señalando que, más allá de su argumento general de que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías contribuye a una mejor protección de los consumidores Türkiye no ha hecho referencia a ninguna obligación específica de la LCP cuya observancia aduzca que logra esta prescripción. Esto ya arroja dudas sobre el argumento de Türkiye de que esta prescripción está destinada a lograr la observancia de la LCP. Observamos que, incluso en referencia a la obligación general establecida en el artículo 58(1) de la LCP y a la posición de Türkiye de que las prescripciones del IPLS garantizan una mejor protección de los consumidores, el argumento de Türkiye se basa también en la premisa de que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías reitera obligaciones existentes, algo que, a nuestro juicio, contradicen el contenido, la estructura y el funcionamiento previsto de esta prescripción. Además, incluso suponiendo que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías fomente el logro del objetivo de protección de los consumidores, recordamos nuestra posición de que ello, en y por sí mismo, sería insuficiente para establecer que esta prescripción está destinada a "lograr la observancia" del artículo 58 de la LCP.

7.476. Por lo tanto, concluimos que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías esté destinada a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.⁶¹¹

⁶⁰⁹ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 79.

⁶¹⁰ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafo 2.21.

⁶¹¹ Observamos por último que, en su respuesta a la segunda serie de preguntas del Grupo Especial, Türkiye aduce que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías es necesaria para lograr la observancia del ASSR porque "ambos contribuyen a una mejor protección de los consumidores, que es el objetivo de la Ley de Protección de los Consumidores" (respuesta de Türkiye a la pregunta 73 del Grupo Especial, párrafo 2.4). China no ha formulado observaciones sobre esta invocación tardía del ASSR como "ley o reglamento" a los efectos del artículo XX d). Observamos que el único argumento de Türkiye sobre este punto se refiere al objetivo de la LCP. A la luz de nuestra constatación, concluimos también que Türkiye no ha demostrado que la prescripción relativa al compromiso en materia de baterías esté destinada a lograr la observancia de ninguna obligación establecida en el ASSR.

La cuestión de si el mecanismo de imposición del IPLS está destinado a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP

Argumentos de las partes

7.477. Türkiye formula el argumento general de que los importadores y los productos importados están sujetos a un grado menor de examen reglamentario que los fabricantes nacionales y los productos nacionales.⁶¹² Según Türkiye, los importadores plantean un mayor riesgo reglamentario, las deficiencias en materia de seguridad de los productos de los productos importados tienen consecuencias potencialmente mucho más graves para los consumidores nacionales y el acceso a partes certificadas o servicios de reparación puede estar menos garantizado en el caso de los vehículos importados.⁶¹³ Türkiye aduce que las diferencias en los mecanismos de imposición están vinculadas a las diferencias inherentes a la forma en que los importadores y los fabricantes nacionales realizan sus actividades. Según Türkiye, los importadores están menos involucrados en el mercado interior, disponen de fondos limitados para satisfacer demandas de responsabilidad y son inherentemente menos fiables que los fabricantes nacionales en lo que respecta a asegurar un suministro adecuado de piezas de repuesto y servicios de reparación.⁶¹⁴ Además, Türkiye aduce que el Gobierno tiene menos garantías de poder recaudar las sanciones impuestas a los importadores porque pueden salir del mercado fácilmente.⁶¹⁵

7.478. China considera que estos argumentos son especulativos y carecen de apoyo probatorio.⁶¹⁶ China señala además que la afirmación de Türkiye sobre la supervisión más limitada de los importadores está en contradicción con el hecho de que los importadores deben estar establecidos en Türkiye y de que los fabricantes extranjeros deben nombrar un representante a efectos del TAR.⁶¹⁷

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.479. Hemos constatado que el mecanismo de imposición del IPLS es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque su carácter prohibitivo, centrado en los productos, *ex ante* y fragmentado difiere del mecanismo de imposición aplicable a los EV y los ERHV nacionales similares (multas), y porque, como consecuencia de ello, modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y los ERHV importados. Pasamos ahora a evaluar si, a la luz de estas características, Türkiye ha demostrado que el mecanismo de imposición del IPLS está destinado a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.

7.480. Türkiye plantea dos series de argumentos a este respecto.

7.481. En primer lugar, Türkiye aduce que los importadores están sujetos a una supervisión más limitada de las autoridades turcas en comparación con los fabricantes nacionales, que están "sometidos a la supervisión reglamentaria constante de (su) Gobierno".⁶¹⁸

7.482. Türkiye parece sugerir que, debido a esta diferencia en la supervisión, supeditar el acceso al mercado al cumplimiento de las prescripciones del IPLS garantiza que se cumplan dichas prescripciones antes de que los EV y los ERHV importados se vendan en el mercado turco, y que esto a su vez asegura que los importadores presten servicios posventa de mantenimiento y reparación, como exige el artículo 58(1) de la LCP.

7.483. Reconocemos la lógica subyacente del argumento de Türkiye según la cual, en abstracto, cabe considerar que la prescripción de que los EV y los ERHV solo se vendan en el mercado turco si existen estaciones de servicio que empleen personal especializado para dar servicio a esos vehículos

⁶¹² Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.238.

⁶¹³ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.246; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.229; y respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.84.

⁶¹⁴ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 e) del Grupo Especial, párrafo 2.23.

⁶¹⁵ Respuesta de Türkiye a la pregunta 75 e) del Grupo Especial, párrafo 2.24.

⁶¹⁶ Declaración inicial de China en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 64; y observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafos 93-96.

⁶¹⁷ Observaciones de China sobre la respuesta de Türkiye a la pregunta 75 d) del Grupo Especial, párrafo 97.

⁶¹⁸ Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.234.

y una infraestructura de información adecuada para prestar apoyo al consumidor está destinada a lograr la observancia de la obligación general establecida en el artículo 58(1) de prestar servicios posventa de mantenimiento y reparación. Sin embargo, esta no es la cuestión que se nos ha sometido. Más bien, Türkiye debe explicar de qué modo, en situaciones en las que no existe una infraestructura de mantenimiento y reparación, la prohibición de la venta de EV y ERHV importados permitiendo al mismo tiempo la venta de EV y ERHV nacionales similares está destinada a lograr la observancia del artículo 58(1).

7.484. Entendemos que Türkiye aduce que las preocupaciones relacionadas con la falta de infraestructura de mantenimiento y reparación varían en función de si los EV y los ERHV son importados o fabricados en el país. Según Türkiye, las deficiencias en materia de seguridad de los productos de los productos importados tienen consecuencias potencialmente mucho más graves para los consumidores en comparación con las mismas deficiencias de los productos nacionales. Türkiye esgrime dos argumentos en apoyo de esta afirmación. Argumenta que el acceso a partes certificadas y servicios de reparación puede estar menos garantizado en el caso de los EV y los ERHV importados. Hemos constatado *supra* que las pruebas obrantes en el expediente no respaldan esta afirmación. Türkiye también argumenta que los fabricantes nacionales están sujetos a supervisión reglamentaria constante mientras que los importadores no lo están. Aun suponiendo que así sea, esta diferencia en la supervisión reglamentaria se refiere al proceso de fabricación y no a la prestación de servicios posventa en Türkiye.

7.485. No vemos cómo la venta o la oferta para la venta en el mercado de un EV o un ERHV sin estaciones de servicio que empleen a personal especializado para dar servicio a ese vehículo o sin una infraestructura de información adecuada para proporcionar apoyo al consumidor tiene consecuencias diferentes para los consumidores en función de que el vehículo sea importado o nacional. Más bien, permitir la venta de EV y ERHV nacionales en esta situación de ausencia de infraestructura de servicios posventa puede incluso ser contrario al objetivo de lograr la observancia del artículo 58 de la LCP o, por ende, del objetivo más amplio de protección de los consumidores.

7.486. En el contexto de su argumento relativo a la diferencia de supervisión, Türkiye también parece sugerir que sus autoridades ejercen una supervisión reglamentaria constante sobre los fabricantes nacionales, que les permite abordar las preocupaciones relacionadas con las estaciones de servicio, las prescripciones relativas a la competencia del personal o la infraestructura de información a medida que se van planteando. Sin embargo, las pruebas obrantes en el expediente parecen contradecir la sugerencia de que el Gobierno turco ejerce una supervisión más rigurosa sobre los fabricantes nacionales. En cambio, como explica Türkiye, el fortalecimiento del "sistema de pruebas y certificación de la industria del automóvil" es uno de los objetivos del Duodécimo Plan de Desarrollo (2024-2028).⁶¹⁹ Incluso suponiendo que esas limitaciones de capacidad sean, como aduce Türkiye, "más acuciantes a la hora de verificar el cumplimiento si la producción tiene lugar en el extranjero"⁶²⁰, no vemos cómo afectan a la supervisión reglamentaria de los servicios posventa, situados íntegramente en Türkiye.

7.487. La segunda línea de argumentación de Türkiye se refiere a la existencia de diferencias inherentes entre los importadores y los fabricantes nacionales. Según Türkiye, los importadores están menos involucrados en el mercado interior y son inherentemente menos fiables que los fabricantes nacionales. Türkiye también aduce que el Gobierno tiene menos garantías de poder recaudar las sanciones impuestas a los importadores porque pueden salir del mercado fácilmente.

7.488. Coincidimos con China en que Türkiye no aporta prueba alguna que respalde ninguna de esas afirmaciones. Türkiye no ha presentado ninguna prueba que demuestre que los importadores cuentan con fondos más limitados que los fabricantes nacionales. Como se ha indicado antes, Türkiye ha aportado pruebas generales en apoyo de su afirmación de que los importadores pueden salir fácilmente del mercado turco. Hemos constatado *supra* que estas pruebas presentan un panorama más matizado que el descrito por Türkiye. Türkiye no ha presentado pruebas de que ningún importador de EV o ERHV se haya retirado del mercado de Türkiye. Esta falta de apoyo probatorio pone en duda la premisa en que se basan los argumentos de Türkiye. Además, en la medida en que el carácter *ex ante* del mecanismo del IPLS guarda relación con las preocupaciones por el hecho de que los EV y los ERHV importados se vendan, y sigan vendiéndose, en el mercado turco sin la

⁶¹⁹ Government of Türkiye, 12th Development Plan for the period 2024-2028 (prueba documental TUR-27).

⁶²⁰ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.240.

infraestructura de servicios posventa necesaria, recordamos nuestra constatación anterior de que esas preocupaciones existen también con respecto a los EV y los ERHV nacionales.

7.489. Por consiguiente, concluimos que Türkiye no ha demostrado de qué modo los aspectos discriminatorios del mecanismo de imposición del IPLS están destinados a lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.

7.3.3.2.3 Conclusión

7.490. Por las razones expuestas *supra*, consideramos que Türkiye no ha demostrado que cada una de las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS se adopten "para lograr la observancia de" la LCP y el TAR.

7.3.3.3 Elementos restantes de la prueba prevista en el artículo XX d)

7.491. Hemos concluido que Türkiye no ha demostrado que las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS se adopten para/estén destinados a "lograr la observancia de" la LCP y el TAR. No consideramos necesario evaluar los elementos restantes de la prueba de "necesidad" prevista en el artículo XX d). Dado que el IPLS no está justificado provisionalmente al amparo del artículo XX d), tampoco consideramos necesario evaluar la conformidad con la parte introductoria del artículo XX.

7.3.4 Alegaciones restantes formuladas por China

7.3.4.1 Introducción

7.492. Como se ha indicado *supra*, examinaremos cada una de las alegaciones restantes determinando en primer lugar si es necesario abordarla, habida cuenta de nuestra constatación de que el IPLS es incompatible con el artículo III.4.

7.493. Abordamos esta cuestión desde la perspectiva de la función que nos corresponde en virtud del ESD de abordar las alegaciones respecto de las que es necesaria una constatación para que el OSD pueda formular recomendaciones y resoluciones lo suficientemente precisas.⁶²¹ La práctica establecida de la economía procesal nos permite abstenernos de hacer múltiples constataciones de que el IPLS es incompatible con diversas disposiciones cuando la constatación o constataciones de incompatibilidad que ya hemos formulado bastarían para solucionar la diferencia.⁶²²

7.494. Subrayamos que no adoptamos ninguna decisión de aplicar o no el principio de economía procesal a la ligera. Por un lado, atribuimos la máxima importancia al principio de la "pronta solución" de las diferencias, que es esencial para el funcionamiento eficaz de la OMC. Recordamos que hemos adoptado un enfoque económico. Consideramos imprescindible evitar hacer constataciones superfluas o realizar un ejercicio académico.⁶²³ Por otro lado, somos conscientes del riesgo de que abstenernos de decidir acerca de alguna de las alegaciones de China pueda conducir a una solución solamente parcial del asunto en litigio y traducirse en una "falsa economía procesal".⁶²⁴ Por esta razón, solo decidiremos aplicar el principio de economía procesal si estamos convencidos de que en nuestra constatación en el marco del artículo III.4 no se dejará sin abordar ningún aspecto de la impugnación de China.

7.495. Teniendo presentes estas consideraciones, pasamos ahora a examinar las alegaciones restantes de China.

7.496. Comenzamos esta evaluación por la alegación de China al amparo del artículo XI.1, a la luz de las interconexiones y las posibles superposiciones de esta alegación con la alegación al amparo

⁶²¹ Informes del Órgano de Apelación, *Australia - Salmón*, párrafo 223, y *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 5.190.

⁶²² Informes del Órgano de Apelación, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 133, y *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 5.190.

⁶²³ Recordamos que hemos adoptado el mismo enfoque con respecto a la cuestión de si procede examinar la versión expirada de la medida relativa a los derechos adicionales.

⁶²⁴ Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (upland)*, párrafo 732; *Estados Unidos - Atún II (México)*, párrafo 404; y *Australia - Salmón*, párrafo 223.

del artículo III.4. A continuación abordamos la alegación de China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC, seguida de las alegaciones al amparo de los artículos I.1 y X.3 a) del GATT de 1994.

7.3.4.2 Alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1 del GATT de 1994

7.497. China alega que el IPLS es una restricción incompatible con el artículo XI.1 del GATT de 1994. China aduce que el IPLS es una medida aplicada "a la importación" que tiene un efecto limitativo en las importaciones de EV y ERHV en Türkiye, porque impone costos y cargas adicionales a los importadores y reduce su flexibilidad para responder a la situación del mercado.⁶²⁵ China explica que sus alegaciones al amparo de los artículos III.4 y XI.1 se refieren a "aspectos diferentes" del IPLS: la alegación al amparo del artículo XI.1 se refiere a "la decisión de Türkiye de supeditar la importación de productos a la expedición de un permiso de importación", y la alegación al amparo del artículo III.4 se refiere a "los aspectos discriminatorios de las prescripciones" y a las "sanciones".⁶²⁶

7.498. No es este el primer asunto en el que un reclamante impugna una medida en el marco del artículo III.4 y el artículo XI.1. En algunos asuntos anteriores, los grupos especiales han aplicado el principio de economía procesal con respecto a una u otra de estas alegaciones.⁶²⁷ Lo que parece haber orientado a estos grupos especiales en su decisión de aplicar el principio de economía procesal es el factor determinante que también nos orienta a nosotros: asegurarse de que una constatación formulada en el marco de una de las alegaciones bastaría para resolver la diferencia.⁶²⁸

7.499. Recordamos en primer lugar el centro de atención de nuestra constatación en el marco del artículo III.4. Constatamos, en particular, que el mecanismo de imposición del IPLS, que consiste en supeditar la importación de EV y ERHV al cumplimiento de las prescripciones del IPLS, es incompatible con el artículo III.4. El centro de atención de la alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1 es este mismo mecanismo de imposición, es decir, la prescripción de obtener un certificado de permiso previo cumplimiento de todas las prescripciones del IPLS, y la imposibilidad de importar EV y ERHV en ausencia de ese certificado de permiso.

7.500. Recordamos además nuestro análisis que nos llevó a constatar que el mecanismo de imposición del IPLS es incompatible con el artículo III.4. En el contexto de este análisis, subrayamos y expresamos nuestras preocupaciones con respecto a varias características del mecanismo de imposición del IPLS, en particular su naturaleza prohibitiva y *ex ante* y su efecto inmediato en el acceso a los mercados. Estas características también parecen estar en el centro de la alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1. En nuestro análisis en el marco del artículo III.4 se abordan, aunque desde un ángulo diferente, todas estas características.

7.501. Consideramos que nuestra constatación en el marco del artículo III.4 también aborda todas las preocupaciones expresadas por China a través de su alegación al amparo del artículo XI.1, y que bastaría pues para resolver la diferencia entre las partes.⁶²⁹

⁶²⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafos 179-193; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 159-182.

⁶²⁶ Respuesta de China a la pregunta 35 del Grupo Especial, párrafos 41 y 42; y respuesta de China a la pregunta 37 del Grupo Especial, párrafo 47.

⁶²⁷ Véanse los informes de los Grupos Especiales, *India - Automóviles*, párrafo 7.208, e *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafos 7.839, 7.845 y 7.850.

⁶²⁸ A ese respecto, consideramos informativo el enfoque seguido por el grupo especial que se ocupó del asunto *India - Automóviles* con respecto a la "condición de equilibrio del comercio". Tras haber constatado que esa condición era incompatible con el artículo XI.1, el grupo especial aplicó el principio de economía procesal y se abstuvo de pronunciarse sobre "la aplicación más amplia del párrafo 4 del artículo III a las mismas circunstancias contempladas en el análisis basado en el artículo XI". El grupo especial examinó la alegación al amparo del artículo III.4 únicamente con respecto a un elemento diferenciado de la condición de equilibrio del comercio que no había considerado en su examen en el marco del artículo XI.1 (informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.297).

⁶²⁹ Somos conscientes de que el alcance y el contenido de nuestro análisis de estas características en el marco del artículo III.4 difieren del alcance y el contenido del artículo XI.1. No obstante, recordamos que esa diferencia no implica, en sí y de por sí, que tengamos que abordar todas y cada una de las alegaciones formuladas al amparo de esas disposiciones (informes del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 5.194).

7.502. En consecuencia, no consideramos necesario hacer constataciones en el marco del artículo XI.1 que vengan a añadirse a nuestras constataciones en el marco del artículo III.4. Por consiguiente, aplicamos el principio de economía procesal con respecto a la alegación formulada China al amparo del artículo XI.1 del GATT de 1994.

7.3.4.3 Alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC

7.503. China alega que el IPLS es incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC porque es una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio (MIC) "que es incompatible con las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994".⁶³⁰

7.504. La alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC está directamente relacionada con sus alegaciones al amparo de los artículos III.4 y XI.1. Este vínculo directo está en la naturaleza de las alegaciones al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC, que prohíbe la aplicación de cualquier MIC que sea incompatible con los artículos III u XI del GATT de 1994.

7.505. La evaluación de la alegación de China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC entrañaría examinar si el IPLS es una MIC y si es incompatible con el artículo III o el artículo XI del GATT de 1994.⁶³¹ Ya hemos examinado el segundo elemento y hemos concluido que el IPLS es incompatible con el artículo III.4. En lo que respecta al primer elemento, observamos que las partes tienen opiniones diferentes sobre si el IPLS es una MIC.⁶³²

7.506. Estamos de acuerdo con grupos especiales anteriores en que la relación entre el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC y el artículo III.4 del GATT de 1994 es de tal naturaleza que, cuando un grupo especial ya ha constatado la existencia de una infracción del artículo III.4 del GATT de 1994, en principio no es necesario formular constataciones adicionales sobre la compatibilidad de la misma o las mismas medidas en el marco de la obligación paralela establecida en el Acuerdo sobre las MIC. Las disposiciones adoptadas por el Miembro demandado para poner las medidas en litigio en conformidad con el artículo III.4 del GATT de 1994, por definición, también eliminarían la supuesta falta de conformidad de las mismas medidas con las obligaciones establecidas en el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC.⁶³³ Por esta razón, no consideramos necesario hacer una constatación adicional con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC.⁶³⁴

⁶³⁰ Primera comunicación escrita de China, párrafos 224-228; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 208-218.

⁶³¹ En el Anexo del Acuerdo sobre las MIC figura una lista ilustrativa de las MIC que son incompatibles con los artículos III.4 y XI.1 del GATT de 1994. China no ha alegado que el IPLS esté comprendido en las categorías de medidas incluidas en esta lista ilustrativa.

⁶³² Primera comunicación escrita de China, párrafos 224-226; segunda comunicación escrita de China, párrafos 209-217; primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.143-3.148; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.132-3.138.

⁶³³ Informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Energía Renovable*, párrafo 7.348, y *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.239. Ante alegaciones paralelas al amparo de los artículos III.4 o XI.1 del GATT de 1994 y del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC, grupos especiales anteriores a menudo solo han abordado, por tanto, la alegación (o alegaciones) en el marco del GATT y han aplicado el principio de economía procesal con respecto a la alegación al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC (informes de los Grupos Especiales, *CE - Banano III*, párrafo 7.186; *Turquía - Arroz*, párrafo 7.184; *Canadá - Automóviles*, párrafos 10.91 y 10.131; *India - Automóviles*, párrafo 7.324; *China - Partes de automóviles*, párrafo 7.368; *Estados Unidos - Energía renovable*, párrafo 7.353; y *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.245). Observamos que, en un asunto reciente, un grupo especial formuló constataciones en el marco tanto del artículo III.4 del GATT de 1994 como del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC. Sin embargo, a diferencia de la cuestión que se nos ha sometido, en ese asunto no se discutía que las medidas impugnadas eran MIC ni que eran incompatibles con el artículo III.4 y, por extensión, con el artículo 2.1 (informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - IRA (China)*, párrafos 7.24 y 7.39).

⁶³⁴ Observamos que, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, China aduce que "i) si el Grupo Especial constata que el IPLS o las prescripciones subyacentes son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud de los artículos III.4 y el artículo XI.1 [*sic*], puede aplicar el principio de economía procesal respecto de la alegación de China de que el IPLS es incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC" (respuesta de China a la pregunta 39 del Grupo Especial, párrafo 48 (sin resalte en el original)). No vemos ninguna razón por la que nuestra decisión de aplicar el principio de economía procesal con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1 alteraría nuestra conclusión de que no

7.507. En consecuencia, no consideramos necesario formular constataciones en el marco del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC además de nuestras constataciones en el marco del artículo III.4 del GATT de 1994. Por lo tanto, aplicamos el principio de economía procesal con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC.

7.3.4.4 Alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994

7.508. China aduce que el IPLS es incompatible con el artículo I.1 del GATT de 1994 porque las importaciones de EV y ERHV procedentes de China están sujetas a una prescripción que obliga al importador a solicitar y obtener un certificado de permiso antes de la importación, mientras que los EV y ERHV procedentes de los socios de Türkiye en ACR están exentos de esta prescripción.⁶³⁵ Además de abordar la alegación de China y plantear defensas al amparo de los artículos XX d) y XXIV.5 del GATT de 1994 y del párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación, Türkiye también aduce que debemos desestimar esta alegación porque no está comprendida en nuestro mandato.

7.509. Determinamos en primer lugar si la alegación de China al amparo del artículo I.1 está comprendida en nuestro mandato, antes de evaluar si sería necesaria una constatación de incompatibilidad con el artículo I.1 para resolver la diferencia.

7.3.4.4.1 La cuestión de si la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 está comprendida en el mandato del Grupo Especial

7.510. Türkiye aduce que China estaba obligada a "plantear la consideración" de la Cláusula de Habilitación y del artículo XXIV en su solicitud de grupo especial y que, al no haberlo hecho, la alegación al amparo del artículo I.1 no está debidamente comprendida en el mandato del Grupo Especial.⁶³⁶ El argumento de Türkiye se basa en las constataciones de dos asuntos anteriores, a saber, *CE - Preferencias arancelarias* y *Brasil - Tributación*.

7.511. China considera que el asunto *CE - Preferencias arancelarias* puede distinguirse del presente asunto, y que, en cualquier caso, China no estaba sobre aviso de que Türkiye plantearía la consideración de la Cláusula de Habilitación como defensa.⁶³⁷ Además, China opina que no hay ningún fundamento para la objeción jurisdiccional de Türkiye con respecto al artículo XXIV.⁶³⁸

7.512. Recordamos que la Decisión sobre "Trato diferenciado y más favorable, reciprocidad y mayor participación de los países en desarrollo" (Cláusula de Habilitación) fue adoptada por las partes contratantes del GATT en 1979 y se incorporó en el GATT de 1994 como una de las "las demás decisiones de las partes contratantes del GATT de 1947".⁶³⁹ En ella se dispone que, "no obstante las disposiciones del artículo primero del Acuerdo General, las partes contratantes podrán conceder un trato diferenciado y más favorable a los países en desarrollo, sin conceder dicho trato a las otras partes contratantes", y a continuación se enumeran diversos acuerdos y arreglos preferenciales que están abarcados por esta disposición. En relación con la cuestión que nos ocupa es pertinente el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación, que incluye "los acuerdos regionales o generales concluidos entre *partes contratantes en desarrollo* con el fin de reducir o eliminar mutuamente los aranceles" entre los comprendidos en esta disposición.⁶⁴⁰ La Cláusula de Habilitación abarca, por lo tanto, tales acuerdos entre Miembros en desarrollo, pero no entre Miembros en desarrollo y Miembros desarrollados.

7.513. El artículo XXIV del GATT de 1994, por su parte, no distingue entre Miembros en desarrollo y Miembros desarrollados. Recordamos que se refiere al establecimiento de uniones aduaneras o

sería necesaria una constatación en el marco del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC además de nuestra constatación en el marco del artículo III.4.

⁶³⁵ Primera comunicación escrita de China, párrafos 147-166; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 157-158.

⁶³⁶ Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.11-3.29; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.32-3.36.

⁶³⁷ Segunda comunicación escrita de China, párrafos 326-332.

⁶³⁸ Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 42-52.

⁶³⁹ Párrafo 1 b) iv) del GATT de 1994. En relación con los orígenes y la historia de la Cláusula de Habilitación, véase el informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 107-109.

⁶⁴⁰ Sin resalte en el original.

zonas de libre comercio entre los Miembros y, si se cumplen ciertas condiciones, constituye una excepción al artículo I.1.

7.514. Dicho esto, comenzamos recordando brevemente el asunto *CE - Preferencias arancelarias*, que es la base del argumento de Türkiye. Lo que estaba en litigio en *CE - Preferencias arancelarias* era el sistema arancelario preferencial de las Comunidades Europeas y, más concretamente, las condiciones especiales que ese sistema exigía para poder obtener preferencias arancelarias. Las Comunidades Europeas se habían referido explícitamente a la Cláusula de Habilitación al adoptar esta medida. En su defensa, las Comunidades Europeas plantearon cuestiones acerca de la naturaleza de la Cláusula de Habilitación y su relación con el artículo I.1, particularmente en lo que se refiere a la carga de la prueba con respecto a la Cláusula de Habilitación. El grupo especial consideró que la Cláusula de Habilitación era una excepción, lo que significaba que correspondía al demandado, es decir, a las Comunidades Europeas, plantearla y establecer una presunción *prima facie*. Sin embargo, el Órgano de Apelación declaró lo siguiente:

En vista de las prescripciones detalladas de la Cláusula de Habilitación, opinamos que, cuando una parte reclamante considera que el esquema de preferencias de otro Miembro no reúne uno o más de esos requisitos, las disposiciones concretas de la Cláusula de Habilitación que el esquema presuntamente infringe son componentes muy importantes de "los fundamentos de derecho de la reclamación" y, por lo tanto, del "asunto" motivo de la diferencia. Por consiguiente, una parte reclamante no puede, de buena fe, dejar de lado esas disposiciones y, en su petición de establecimiento de un grupo especial, debe indicar cuáles son y de esa forma "proporcionar información a las partes y a los terceros sobre la naturaleza de [sus] argumentos". Ello se debe a que si la parte reclamante no plantea la consideración de las disposiciones pertinentes de la Cláusula de Habilitación, estaría imponiendo una carga injustificada a la parte demandada. Este requisito de debido proceso se aplica igualmente a la fundamentación de los argumentos de la parte reclamante en sus comunicaciones escritas, en las que la reclamación se debe exponer 'explícitamente' de modo que el grupo especial y todas las partes en la diferencia 'comprend[an] que se ha formulado una alegación específica, cono[zc]an sus dimensiones y ten[gan] una oportunidad adecuada de examinarla y responder a ella'".⁶⁴¹

7.515. Türkiye se apoya en esta declaración para aducir que, puesto que China no "planteó la consideración" de la Cláusula de Habilitación y el artículo XXIV en su solicitud de grupo especial, la alegación que formuló respecto del artículo I.1 no está debidamente comprendida en el mandato del Grupo Especial.

7.516. Tenemos dudas en términos generales acerca de si la lógica que subyace a la precedente declaración del Órgano de Apelación puede aplicarse fuera del contexto de un sistema de preferencias unilateral adoptado en virtud del párrafo 2 a) de la Cláusula de Habilitación. Nos preguntamos, en particular, si puede y debe aplicarse en el contexto de una preferencia otorgada con arreglo a los términos de un acuerdo concluido en el marco del párrafo 2 c), como sucedería en este caso.⁶⁴² Reconocemos que el grupo especial en *Brasil - Tributación* respondió a esta pregunta afirmativamente.⁶⁴³ Asimismo, reconocemos que el Órgano de Apelación, en apelación en ese asunto, aunque poniendo de relieve el contexto específico de *CE - Preferencias arancelarias*⁶⁴⁴, no

⁶⁴¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 113 (no se reproducen las notas de pie de página).

⁶⁴² Véase también la comunicación de Australia en calidad de tercero, párrafos 22-28, donde se señalan las circunstancias específicas de *CE - Preferencias arancelarias*.

⁶⁴³ Informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafos 7.1062-7.1068.

⁶⁴⁴ Informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.362:

Las declaraciones del Órgano de Apelación en *CE - Preferencias arancelarias* respecto de la carga que incumbe a la parte reclamante de invocar la Cláusula de Habilitación e identificar las disposiciones pertinentes de esta en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, deben leerse en el contexto de la medida en litigio en aquella diferencia, es decir, el sistema de preferencias arancelarias, que como el mismo Órgano de Apelación indicó, se "ha tomado evidentemente al amparo de la Cláusula de Habilitación". El Órgano de Apelación observó además que la medida impugnada en esa diferencia era "indiscutiblemente un esquema arancelario preferencial concedido por un país desarrollado Miembro en favor de países en desarrollo y que se dice que está de acuerdo con el SGP". Por consiguiente, el Órgano de Apelación constató que "tanto el Reglamento como otros documentos explicativos oficiales que [eran] públicos indica[ba]n claramente" que el Régimen Droga impugnado en esa diferencia

puso en cuestión la decisión del grupo especial de considerar la posibilidad de que la alegación al amparo del artículo I.1 no estuviera comprendida en su mandato, y de hacerlo en el contexto de la supuesta aplicación de un acuerdo concluido en el marco del párrafo 2 c).

7.517. Sin embargo, no vemos la necesidad de abordar y examinar estas dudas en el presente asunto, por las siguientes razones.

7.518. En primer lugar, no vemos ningún fundamento para exigir en caso alguno a una parte reclamante que "plantee la consideración" del artículo XXIV del GATT de 1994 en su solicitud de grupo especial, como Türkiye aduce. Como se ha señalado *supra*, el artículo XXIV es una excepción que se aplica a los ACR entre Miembros, ya sean Miembros en desarrollo o desarrollados. No persigue un objetivo específico de desarrollo, sino el objetivo general de promover la liberalización del comercio. Aplicar la lógica subyacente del argumento también al artículo XXIV negaría la "condición especial" que el Órgano de Apelación consideró que tenía la Cláusula de Habilitación, la cual se fundamenta en su naturaleza de "trato especial y diferenciado" y en el objetivo de desarrollo que persigue.⁶⁴⁵ En contraste, el artículo XXIV opera como una excepción normal a las obligaciones del GATT de 1994. Como la Unión Europea señala, su pertinencia en el marco de la solución de diferencias no es diferente de la del artículo XX.⁶⁴⁶ Por lo tanto, aun aceptando a efectos de argumentación que la lógica del Órgano de Apelación en *CE – Preferencias arancelarias* resulta aplicable con respecto a cualquiera de las disposiciones de la Cláusula de Habilitación, dicha lógica no se aplicaría con respecto al artículo XXIV.⁶⁴⁷

7.519. En segundo lugar, Türkiye también plantea una defensa basada en el artículo XX d) contra la alegación de China al amparo del artículo I.1 y no alega, con respecto a esta defensa, que la alegación de China al amparo del artículo I.1 quede excluida del mandato del Grupo Especial porque China debería haber hecho referencia al artículo XX en su solicitud de grupo especial.

7.520. Tenemos, por lo tanto, una situación en la que Türkiye plantea defensas al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación, así como del artículo XX d). Además, Türkiye presenta argumentos en el marco del artículo XXIV no solo respecto de sus ACR con Miembros desarrollados, sino también con respecto a sus ACR con Miembros en desarrollo. En estas circunstancias, aun si aceptáramos a efectos de argumentación el argumento de Türkiye relativo a la admisibilidad con respecto a su defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación⁶⁴⁸, esto no afectaría de ninguna manera a la defensa de Türkiye al amparo del artículo XXIV, ni menos aún a la formulada al amparo del artículo XX d). Sin embargo, la alegación al amparo del artículo I.1 no puede estar, al mismo tiempo, comprendida y no comprendida en nuestro mandato.

formaba "parte de un esquema arancelario preferencial aplicado por las Comunidades Europeas de acuerdo con la autorización concedida por el párrafo 2 a) de la Cláusula de Habilitación" (no se reproducen las notas de pie de página).

⁶⁴⁵ Informe del Órgano de Apelación, *CE – Preferencias arancelarias*, párrafos 109-110.

⁶⁴⁶ Comunicación de la Unión Europea en calidad de tercero, párrafo 92 (donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Turquía – Textiles*, párrafos 9.57-9.58).

⁶⁴⁷ Véase asimismo la declaración del Canadá en calidad de tercero, párrafos 22-29. El Canadá declara en particular:

Si un reclamante estuviera obligado a plantear el artículo XXIV al comienzo de la diferencia, y a dar una explicación de por qué no se cumplen los requisitos de esa disposición, en la práctica se invertiría la carga de la prueba y recaería en el reclamante la carga de demostrar *prima facie* que la medida en cuestión no puede justificarse al amparo del artículo XXIV. Esto está en contradicción con *Turquía – Textiles*, donde el Órgano de Apelación sostuvo que la carga de la prueba recae en el Miembro que invoca el artículo XXIV como defensa de su medida (*ibid.*, párrafo 28).

⁶⁴⁸ Además de las dudas que hemos expresado *supra*, tampoco vemos ningún fundamento en el argumento de Türkiye relativo a la Cláusula de Habilitación. En *Brasil – Tributación* el Órgano de Apelación explicó con detalle en qué circunstancias una parte reclamante "no puede, de buena fe, dejar de lado" que una medida se adoptó en el marco de la Cláusula de Habilitación y, por lo tanto, estaba obligada a hacer referencia a las disposiciones pertinentes de la Cláusula de Habilitación en su solicitud de grupo especial:

una parte reclamante debe invocar la Cláusula de Habilitación e identificar las disposiciones pertinentes de esta en su solicitud de establecimiento de un grupo especial cuando una medida que otorga trato diferenciado y más favorable: i) se toma evidentemente al amparo de la Cláusula de Habilitación, o cuando se desprende claramente del propio texto de la medida que ha sido adoptada de conformidad con la Cláusula de Habilitación; y/o ii) se notifica con arreglo al apartado a) del párrafo 4 de la Cláusula de Habilitación (informes del Órgano de Apelación, *Brasil – Tributación*, párrafo 5.365).

7.521. Por lo tanto, rechazamos el argumento de Türkiye de que la alegación de China al amparo del artículo I no se nos ha sometido debidamente. Consideramos que esta alegación está comprendida en el mandato del Grupo Especial. Pasamos ahora a evaluar si sería necesaria una constatación de incompatibilidad con el artículo I.1 para resolver la diferencia.

7.3.4.4.2 La cuestión de si sería necesaria una constatación de incompatibilidad con el artículo I.1 para resolver la diferencia

7.522. Recordamos nuestra constatación de que el IPLS es incompatible con el artículo III.4 porque concede a los EV y ERHV procedentes de países que no son socios de Türkiye en ACR un trato menos favorable que el concedido a los EV y ERHV nacionales similares.

7.523. Observamos que las alegaciones de China al amparo del artículo III.4 y el artículo I.1 son alegaciones de no discriminación que se refieren, en esencia, a una comparación entre los tratos de dos grupos de EV y ERHV: i) los EV y ERHV que están sujetos al IPLS (originarios de países que no son socios de Türkiye en ACR); y ii) los EV y ERHV que no están sujetos al IPLS (originarios de Türkiye o de los socios de Türkiye en ACR). En el contexto del artículo III.4, China aduce que las diferencias entre estos tratos se traducen en la concesión de un trato menos favorable a los EV y ERHV del primer grupo en comparación con el trato concedido a los EV y ERHV del segundo grupo (en particular, los EV y ERHV nacionales). En el contexto del artículo I.1, China alega que las diferencias entre estos tratos se traducen en que no se hace extensiva a los EV y ERHV del primer grupo una ventaja conferida a los EV y ERHV del segundo grupo (en particular, los EV y ERHV procedentes de los socios de Türkiye en ACR).

7.524. Aunque el alcance y el contenido de los artículos I.1 y III.4 difieren, esto no implica, en sí y de por sí, que tengamos que abordar todas y cada una de las alegaciones formuladas al amparo de esas disposiciones.⁶⁴⁹ De hecho, grupos especiales anteriores se han abstenido de formular constataciones adicionales sobre alegaciones al amparo del artículo I.1 cuando consideraron que sus constataciones en el marco del artículo III.4 hacían innecesario cualquier otro examen o conclusión en el marco del artículo I.1 y no proporcionarían ninguna contribución positiva adicional a la solución de la diferencia.⁶⁵⁰ Lo que orientó a estos grupos especiales es también lo que nos orienta a nosotros: la cuestión de si es necesaria una constatación adicional para resolver la presente diferencia.

7.525. En el contexto de nuestro análisis en el marco del artículo III.4, examinamos en detalle las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS. Constatamos que cada uno de estos elementos modifica las condiciones de competencia en detrimento de los EV y ERHV importados de países que no son socios de Türkiye en ACR. Dado que el trato concedido a los EV y ERHV procedentes de los socios de Türkiye en ACR es idéntico al trato concedido a los EV y ERHV nacionales, consideramos que nuestra constatación en el marco del artículo III.4 abarca los aspectos del IPLS que China también impugna al amparo del artículo I.1, y que bastaría pues para resolver la diferencia entre las partes.

7.526. En consecuencia, no consideramos necesario formular constataciones en el marco del artículo I.1 del GATT de 1994 además de nuestras constataciones en el marco del artículo III.4. Por lo tanto, aplicamos el principio de economía procesal con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1.

7.3.4.5 Alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a) del GATT de 1994

7.527. China alega que Türkiye ha actuado de forma incompatible con el artículo X.3 a) del GATT de 1994 porque no ha aplicado el IPLS de manera uniforme, imparcial y razonable.⁶⁵¹

7.528. Como han señalado órganos resolutorios en asuntos anteriores, las obligaciones establecidas en el artículo X del GATT de 1994 rigen la publicación y aplicación de las medidas y no el contenido

⁶⁴⁹ Informes del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 5.194. Como explica el Órgano de Apelación, si fuera así, "los grupos especiales solamente podrían aplicar el principio de economía procesal a una alegación en las circunstancias más excepcionales" (*ibid.*, párrafo 5.194).

⁶⁵⁰ Informes de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 6.19, y *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas*, párrafo 7.716.

⁶⁵¹ Primera comunicación escrita de China, párrafos 230-251; y segunda comunicación escrita de China, párrafos 219-245.

sustantivo de las medidas.⁶⁵² En los casos en que se haya constatado que el contenido sustantivo de una medida es incompatible con obligaciones establecidas en el GATT de 1994, las constataciones adicionales relativas a la aplicación de esa medida serán en principio superfluas y es improbable que las constataciones en el marco del artículo X sean necesarias o útiles para resolver la cuestión.⁶⁵³

7.529. Tras haber constatado que el IPLS es incompatible con el artículo III.4, no creemos que, para resolver la diferencia que se nos ha sometido, sea necesaria una constatación adicional sobre si la manera en que Türkiye ha aplicado el IPLS es incompatible con el artículo X.3 a).

7.530. En consecuencia, no consideramos necesario formular constataciones en el marco del artículo X.3 a) del GATT de 1994 además de nuestras constataciones en el marco del artículo III.4. Por lo tanto, aplicamos el principio de economía procesal con respecto a la alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a).

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN (RECOMENDACIONES)

8.1. Por las razones expuestas en el presente informe, el Grupo Especial concluye lo siguiente:

- a. Con respecto a los derechos adicionales en su versión modificada actual, promulgada en virtud de la Decisión Presidencial Nº 10436, de 22 de septiembre de 2025:
 - i. China no ha acreditado *prima facie* que los derechos adicionales sobre los vehículos con motor de émbolo sean incompatibles con el artículo II.1 b) del GATT de 1994;
 - ii. los derechos adicionales sobre los vehículos eléctricos y sobre aquellos vehículos híbridos que habrían estado clasificados en las 34 líneas arancelarias enumeradas en el cuadro 3 que figura en el párrafo 7.73 *supra*, antes de la introducción del SA 2017, son incompatibles con el artículo II.1 b) del GATT de 1994, porque exceden de las consolidaciones arancelarias fijadas en la Lista de Türkiye;
 - iii. los derechos adicionales sobre los vehículos eléctricos y sobre aquellos vehículos híbridos que habrían estado clasificados en las 34 líneas arancelarias enumeradas en el cuadro 3 que figura en el párrafo 7.73 *supra*, antes de la introducción del SA 2017, son incompatibles con el artículo II.1 a) del GATT de 1994, porque conceden un trato menos favorable que el previsto en la Lista de Türkiye;
 - iv. los derechos adicionales sobre aquellos vehículos híbridos que no habrían estado clasificados en las 34 líneas arancelarias enumeradas en el cuadro 3 que figura en el párrafo 7.73 *supra*, antes de la introducción del SA 2017, no son incompatibles con los artículos II.1 b) y II.1 a) del GATT de 1994;
 - v. la incompatibilidad con los artículos II.1 b) y II.1 a) del GATT de 1994 no está justificada al amparo del artículo XX b), porque Türkiye no ha demostrado la existencia de un riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales;
 - vi. la incompatibilidad con los artículos II.1 b) y II.1 a) del GATT de 1994 no está justificada al amparo del artículo XX g), porque Türkiye no ha demostrado que los derechos adicionales guarden relación con la conservación de los recursos naturales;
 - vii. los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994 porque, al eximir de esos derechos a los EV y a otros vehículos procedentes de los socios de Türkiye en ACR, Türkiye no concede a los productos procedentes de

⁶⁵² Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos avícolas*, párrafo 115.

⁶⁵³ Informes de los Grupos Especiales, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 6.305; *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.251; *Rusia - Tráfico en tránsito*, párrafos 7.200-7.201; *Perú - Productos agropecuarios*, párrafo 7.501; y *Rusia - Equipo ferroviario*, párrafo 7.939.

China una ventaja concedida al producto similar originario de los socios de Türkiye en ACR;

- viii. la incompatibilidad con el artículo I.1 del GATT de 1994 está justificada al amparo del artículo XXIV en lo que respecta a la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de los socios de Türkiye en ACR enumerados en la Decisión Presidencial Nº 10436, excepto en el caso de los vehículos procedentes de Venezuela; y
- ix. la incompatibilidad con el artículo I.1 del GATT de 1994 en lo que respecta a la exención de los derechos adicionales de los vehículos procedentes de Venezuela no está justificada al amparo del artículo XXIV, al amparo de la Cláusula de Habilitación, ni al amparo de los artículos XX b) y g).

b. Con respecto al IPLS:

- i. el IPLS es incompatible con el artículo III.4 del GATT de 1994 porque concede a los EV y los ERHV procedentes de China un trato menos favorable que el concedido a los productos similares procedentes de Türkiye en lo que respecta a las prescripciones relativas a las estaciones de servicio, el certificado de competencia, el centro de llamadas, el representante autorizado y el compromiso en materia de baterías, y en lo que respecta al mecanismo para imponer estas prescripciones;
- ii. la incompatibilidad con el artículo III.4 del GATT de 1994 no está justificada al amparo del artículo XX d), porque Türkiye no ha demostrado que cada una de las prescripciones del IPLS y el mecanismo de imposición del IPLS se adopten "para lograr la observancia de" la Ley de Protección de los Consumidores y del Reglamento de Homologación;
- iii. aplicamos el principio de economía procesal respecto de las alegaciones de China de que el IPLS es incompatible con los artículos I.1, X.3 a) y XI.1 del GATT de 1994 y con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC.

8.2. Con arreglo al artículo 3.8 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. Concluimos que, en tanto en cuanto las medidas en litigio son incompatibles con el GATT de 1994, han anulado o menoscabado ventajas resultantes para China de dicho Acuerdo.

8.3. Conforme a lo dispuesto en el artículo 19.1 del ESD, recomendamos que Türkiye ponga sus medidas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del GATT de 1994.
