



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

### INFORME DEL GRUPO ESPECIAL

#### *Addendum*

El presente *addendum* contiene los anexos A a C del informe del Grupo Especial, que figura en el documento WT/DS629/R.

---

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

| <b>Índice</b> |                                                                                                        | <b>Página</b> |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 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**

| <b>Índice</b> |                                                | <b>Página</b> |
|---------------|------------------------------------------------|---------------|
| 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**

| <b>Índice</b> |                                                               | <b>Página</b> |
|---------------|---------------------------------------------------------------|---------------|
| Anexo C-1     | Resumen integrado de los argumentos de Australia              | 78            |
| Anexo C-2     | Resumen integrado de los argumentos del Canadá                | 81            |
| Anexo C-3     | Resumen integrado de los argumentos de la Unión Europea       | 86            |
| Anexo C-4     | Resumen integrado de los argumentos del Japón                 | 89            |
| Anexo C-5     | Resumen integrado de los argumentos de Noruega                | 94            |
| Anexo C-6     | Resumen integrado de los argumentos de la Federación de Rusia | 96            |
| Anexo C-7     | Resumen integrado de los argumentos de Singapur               | 100           |
| Anexo C-8     | Resumen integrado de los argumentos de Suiza                  | 103           |
| Anexo C-9     | Resumen integrado de los argumentos de los Estados Unidos     | 107           |

**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 A-1**

### **PROCEDIMIENTO DE TRABAJO DEL GRUPO ESPECIAL**

**Adoptado el 9 de mayo de 2025**

#### **Aspectos generales**

1. 1) En las presentes actuaciones el Grupo Especial seguirá las disposiciones pertinentes del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (ESD). Se aplicará además el Procedimiento de trabajo que se expone a continuación.
- 2) El Grupo Especial se reserva el derecho de modificar el presente Procedimiento de trabajo y adoptar procedimientos adicionales cuando sea necesario, tras consultar con las partes.

#### **Confidencialidad**

2. 1) Las deliberaciones del Grupo Especial y los documentos que se hayan sometido a su consideración tendrán carácter confidencial. Los Miembros considerarán confidencial la información facilitada al Grupo Especial a la que haya atribuido tal carácter el Miembro que la facilite.
- 2) De conformidad con el ESD, ninguna de las disposiciones del presente Procedimiento de trabajo impedirá a una parte o un tercero hacer públicas sus posiciones.
- 3) Cuando una parte facilite una versión confidencial de sus comunicaciones escritas al Grupo Especial, también facilitará, a petición de cualquier Miembro, un resumen no confidencial de la información contenida en esas comunicaciones que pueda hacerse público. La parte deberá procurar facilitar sin demora un resumen no confidencial a cualquier Miembro que lo solicite y, de ser posible, en un plazo de 10 días contados a partir de la recepción de la solicitud.
- 4) Previa solicitud, el Grupo Especial podrá adoptar procedimientos adicionales apropiados para el tratamiento y la gestión de la información confidencial, tras consultar con las partes.

#### **Comunicaciones**

3. 1) Antes de celebrarse la primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, cada parte presentará una comunicación escrita en la que exponga los hechos del caso y sus respectivos argumentos, con arreglo al calendario adoptado por el Grupo Especial.
- 2) Además, cada parte presentará al Grupo Especial, antes de la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, un escrito de réplica, con arreglo al calendario adoptado por el Grupo Especial.
- 3) Cada tercero que decida presentar una comunicación escrita antes de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes lo hará con arreglo al calendario adoptado por el Grupo Especial.
- 4) El Grupo Especial podrá invitar a las partes o los terceros a que presenten comunicaciones adicionales durante las actuaciones, incluso con respecto a las solicitudes de resoluciones preliminares de conformidad con el párrafo 4 *infra*.
- 5) Se alienta a las partes a presentar comunicaciones sucintas en aras de una solución de diferencias eficiente.

---

**Resoluciones preliminares**

4.
  - 1) Si Türkiye considera que el Grupo Especial debe formular, antes de dar traslado de su informe, una resolución en el sentido de que determinadas medidas o alegaciones incluidas en la solicitud de grupo especial o en la primera comunicación escrita del reclamante no han sido debidamente sometidas al Grupo Especial, se aplicará el siguiente procedimiento. Se admitirán excepciones a este procedimiento previa justificación suficiente.
    - a. Türkiye presentará cualquier solicitud de resolución preliminar a tal efecto en la primera oportunidad que tenga para hacerlo y, en cualquier caso, a más tardar en su primera comunicación escrita al Grupo Especial. China responderá a la solicitud antes de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, en un momento que determinará el Grupo Especial a la luz de la solicitud.
    - b. El Grupo Especial podrá emitir una resolución preliminar sobre las cuestiones planteadas antes, durante o después de la primera reunión sustantiva, o podrá aplazar la resolución hasta que dé traslado de su informe.
    - c. Si el Grupo Especial estima oportuno emitir una resolución preliminar antes de dar traslado de su informe, podrá exponer los motivos de la resolución en el momento en que la emita, o posteriormente en su informe.
    - d. Se dará traslado a los terceros de cualquier solicitud de resolución preliminar presentada por Türkiye antes de la primera reunión y de cualquier comunicación ulterior presentada por las partes en relación con ella antes de la primera reunión. El Grupo Especial podrá dar a los terceros la oportunidad de hacer observaciones sobre cualquier solicitud de ese tipo, ya sea en su comunicación escrita, conforme a lo previsto en el calendario, o en una comunicación separada. Se compartirá con los terceros cualquier resolución preliminar emitida por el Grupo Especial antes de la primera reunión sustantiva sobre la cuestión de si determinadas medidas o alegaciones están debidamente sometidas al Grupo Especial.
  - 2) El presente procedimiento se entiende sin perjuicio del derecho de las partes a solicitar otros tipos de resoluciones preliminares o de procedimiento en el curso de las actuaciones, y de los procedimientos que el Grupo Especial pueda seguir con respecto a esas solicitudes.

**Pruebas**

5.
  - 1) Cada parte presentará al Grupo Especial todas las pruebas a más tardar en el curso de la primera reunión sustantiva, salvo las pruebas necesarias a efectos de las réplicas, o las pruebas necesarias a efectos de las respuestas a las preguntas o las observaciones sobre las respuestas dadas por la otra parte. Podrán admitirse excepciones adicionales previa justificación suficiente.
  - 2) Cuando se haya admitido alguna prueba nueva previa justificación suficiente, el Grupo Especial concederá a la otra parte un plazo adecuado para formular observaciones sobre la nueva prueba presentada.
6.
  - 1) Si el idioma original de una prueba documental o de parte de ella no es un idioma de trabajo de la OMC, la parte o el tercero que la aporte presentará al mismo tiempo una traducción de la prueba documental o de la parte pertinente al idioma de trabajo de la OMC en que se redacte la comunicación. El Grupo Especial podrá conceder prórrogas prudenciales para la traducción de pruebas documentales previa justificación suficiente.
  - 2) Cualquier objeción en cuanto a la exactitud de una traducción deberá plantearse sin demora por escrito, de preferencia no más tarde de la presentación o de la reunión (lo que ocurra antes) siguiente a la presentación de la comunicación que contenga la traducción de que se trate. Las objeciones irán acompañadas de una explicación de los motivos de la objeción y de una traducción alternativa.

7.
  - 1) Para facilitar el mantenimiento del expediente de la diferencia y dar la máxima claridad posible a las comunicaciones, cada parte y cada tercero numerarán consecutivamente sus pruebas documentales durante todo el curso de la diferencia, indicando el nombre del Miembro que aporta la prueba y el número de cada prueba documental en su portada. Las pruebas documentales presentadas por China deberán numerarse CHN-1, CHN-2, etc. Las pruebas documentales presentadas por Türkiye deberán numerarse TUR-1, TUR-2, etc. Si la última prueba documental presentada en relación con una comunicación fue numerada CHN-5, la primera prueba documental en relación con la siguiente comunicación se numeraría por tanto CHN-6. Si una parte retira una prueba documental o deja en blanco una o más pruebas documentales intencionadamente, deberá indicar "prueba documental retirada" o "prueba documental dejada intencionadamente en blanco" en la portada en la que figure el número de la prueba documental de que se trate.
  - 2) Cada parte presentará una lista actualizada de pruebas documentales (en formato Word o Excel) con cada una de sus comunicaciones, declaraciones orales y respuestas a las preguntas.
  - 3) Si una parte presenta un documento que ya ha sido presentado como prueba documental por la otra parte, deberá explicar por qué lo presenta de nuevo.
  - 4) Si una parte incluye un hipervínculo al contenido de un sitio web en una comunicación y tiene la intención de que el contenido invocado forme parte del expediente oficial, el contenido invocado del sitio web se facilitará en forma de prueba documental, con una indicación de la fecha en que se consultó.

#### **Guía editorial**

8. Para facilitar la labor del Grupo Especial, se invita a las partes y los terceros a que redacten sus comunicaciones de conformidad con la Guía editorial (que está disponible en la sección "Help & Resources" de la Aplicación de Registro de Diferencias en Línea (DORA)).

#### **Preguntas**

9. El Grupo Especial podrá formular preguntas a las partes y los terceros en todo momento, incluso:
  - a. Antes de cualquier reunión, el Grupo Especial podrá enviar preguntas por escrito, o una lista de los temas que se propone tratar al formular preguntas oralmente durante la reunión. El Grupo Especial podrá formular preguntas diferentes o adicionales en la reunión.
  - b. El Grupo Especial podrá formular oralmente preguntas a las partes y los terceros durante una reunión, y por escrito después de ella, conforme a lo previsto en los párrafos 15 y 21 *infra*.

#### **Reuniones sustantivas**

10. El Grupo Especial se reunirá a puerta cerrada.
11. Las partes y los terceros solo estarán presentes en las reuniones cuando el Grupo Especial los invite a comparecer. Con carácter general, el Grupo Especial tiene la intención de celebrar estas reuniones de manera presencial, pero podrá prever la participación a distancia según proceda.
12.
  - 1) Cada parte tiene derecho a determinar la composición de su propia delegación en las reuniones con el Grupo Especial.
  - 2) Cada parte será responsable de todos los miembros de su delegación y se asegurará de que cada uno de ellos actúe de conformidad con el ESD y con el presente Procedimiento de trabajo, en particular en lo que respecta a la confidencialidad de las actuaciones y de las comunicaciones de las partes y los terceros.

- 
13. Cada parte facilitará la lista de los miembros de su delegación que asistirán a la reunión a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) tres días hábiles antes del primer día de cada reunión con el Grupo Especial.
  14. Cualquier solicitud de interpretación de un idioma de trabajo de la OMC a otro formulada por una parte deberá presentarse al Grupo Especial lo antes posible, de preferencia en la etapa de organización, a fin de disponer de tiempo suficiente para asegurar la disponibilidad de intérpretes.
  15. La primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes se desarrollará como sigue:
    - a. El Grupo Especial invitará a China a formular una declaración inicial a fin de que presente sus argumentos en primer lugar. A continuación, el Grupo Especial invitará a Türkiye a formular su declaración inicial. Antes de hacer uso de la palabra, cada parte facilitará al Grupo Especial y a los demás participantes en la reunión una versión escrita provisional de su declaración. Si se requiere interpretación, cada parte facilitará copias adicionales para los intérpretes antes de hacer uso de la palabra.
    - b. Cada parte deberá limitar la duración de su declaración inicial a 75 minutos como máximo. Si cualquiera de las partes considera que necesita más tiempo para su declaración inicial, deberá informar al Grupo Especial y a la otra parte al menos siete días hábiles antes de la reunión, indicando una estimación de la duración prevista de su declaración. El Grupo Especial dará el mismo tiempo a la otra parte.
    - c. Una vez concluidas las declaraciones iniciales, el Grupo Especial dará a cada parte la oportunidad de hacer observaciones o formular preguntas a la otra parte.
    - d. Seguidamente, el Grupo Especial podrá formular preguntas a las partes.
    - e. Una vez finalizadas las preguntas, el Grupo Especial concederá a cada parte la oportunidad de formular una breve declaración final, que China formulará en primer lugar. Antes de hacer uso de la palabra, cada parte deberá facilitar al Grupo Especial y a los demás participantes en la reunión una versión escrita provisional de su declaración final, si se dispone de ella.
    - f. Después de la reunión:
      - i. Cada parte presentará una versión escrita definitiva de su declaración inicial tal como se formuló a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) del primer día hábil posterior a la reunión. Al mismo tiempo, cada parte deberá presentar también una versión escrita definitiva de cualquier declaración final preparada que haya formulado en la reunión del Grupo Especial con las partes.
      - ii. Cada parte enviará por escrito, en el plazo que confirme el Grupo Especial antes del final de la reunión, cualesquiera preguntas a la otra parte respecto de las que desee recibir una respuesta escrita.
      - iii. El Grupo Especial enviará por escrito, en el plazo que confirme antes del final de la reunión, cualesquiera preguntas a las partes respecto de las que desee recibir una respuesta escrita.
      - iv. Cada parte responderá por escrito a las preguntas del Grupo Especial y a las preguntas formuladas por la otra parte en el plazo que determine el Grupo Especial.
  16. La segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes se desarrollará del mismo modo que la primera, salvo que se dará a Türkiye la oportunidad de formular su declaración oral en primer lugar. La parte que formule su declaración inicial en primer lugar formulará su declaración final en primer lugar.

---

**Sesión destinada a los terceros**

17. Cada tercero podrá exponer oralmente sus opiniones durante una sesión de la primera reunión sustantiva con las partes reservada para tal fin.
18. Cada tercero indicará al Grupo Especial si tiene intención de formular una declaración oral durante la sesión destinada a los terceros, tres semanas antes de esa sesión.
19.
  - 1) Cada tercero tiene derecho a determinar la composición de su propia delegación en las reuniones con el Grupo Especial.
  - 2) Cada tercero será responsable de todos los miembros de su delegación y se asegurará de que cada uno de ellos actúe de conformidad con el ESD y con el presente Procedimiento de trabajo, en particular en lo que respecta a la confidencialidad de las actuaciones y de las comunicaciones de las partes y los terceros.
  - 3) Cada tercero facilitará la lista de los miembros de su delegación que asistirán a la sesión destinada a los terceros a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) tres días hábiles antes de que se celebre dicha sesión.
20. A fin de asegurar la disponibilidad de intérpretes, los terceros indicarán también, al menos tres semanas antes de la sesión destinada a los terceros, si tienen la intención de formular su declaración en un idioma de trabajo de la OMC distinto del inglés y si requieren interpretación del inglés a cualquier otro idioma de trabajo de la OMC.
21. La sesión destinada a los terceros se desarrollará como sigue:
  - a. Todas las partes y los terceros podrán estar presentes durante la totalidad de esta sesión.
  - b. El Grupo Especial escuchará en primer lugar las declaraciones orales de los terceros, que intervendrán por orden alfabético. Cada tercero que formule una declaración oral en la sesión destinada a los terceros facilitará al Grupo Especial y a los demás participantes en la sesión una versión escrita provisional de su declaración antes de hacer uso de la palabra. Si se requiere interpretación de la declaración oral de un tercero, dicho tercero facilitará copias adicionales para los intérpretes antes de hacer uso de la palabra.
  - c. Cada tercero deberá limitar la duración de su declaración a 15 minutos. Si un tercero considera que necesita más tiempo para su declaración oral, deberá informar al Grupo Especial y a las partes al menos siete días hábiles antes de la reunión, indicando una estimación de la duración prevista de su declaración. El Grupo Especial dará el mismo tiempo a todos los terceros para sus declaraciones.
  - d. Después de que los terceros hayan formulado sus declaraciones, se dará a las partes la oportunidad de formular preguntas a los terceros para aclarar cualquier cuestión planteada en la comunicación o declaración de los terceros.
  - e. A continuación, el Grupo Especial podrá formular preguntas a los terceros.
  - f. Después de la sesión destinada a los terceros:
    - i. Cada tercero presentará la versión escrita definitiva de su declaración oral tal como se formuló, a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) del primer día hábil posterior a la reunión.
    - ii. Cada parte podrá enviar por escrito, en el plazo que confirme el Grupo Especial antes del final de la reunión, cualesquiera preguntas a uno o varios terceros respecto de las que desee recibir una respuesta escrita.

- iii. El Grupo Especial podrá enviar por escrito, en el plazo que confirme antes del final de la reunión, cualesquiera preguntas a uno o varios terceros respecto de las que desee recibir una respuesta escrita.
- iv. Cada tercero que decida hacerlo responderá por escrito a las preguntas escritas del Grupo Especial o de una parte, en el plazo que determine el Grupo Especial.

### **Parte expositiva y resúmenes**

- 22. La exposición de los argumentos de las partes y los terceros en la parte expositiva del informe del Grupo Especial estará constituida por resúmenes facilitados por las partes y los terceros, que se adjuntarán como adiciones al informe. Esos resúmenes no se utilizarán de ningún modo en sustitución de las comunicaciones de las partes y los terceros en el examen del asunto por el Grupo Especial.
- 23. Cada parte facilitará un resumen integrado. En él se resumirán los hechos y argumentos que se hayan expuesto al Grupo Especial. La fecha de presentación del resumen integrado se indicará en el calendario adoptado por el Grupo Especial.
- 24. Cada resumen integrado no excederá de 30 páginas.
- 25. Cada tercero presentará un resumen integrado de los argumentos que haya expuesto al Grupo Especial. El resumen que facilite cada tercero no excederá de seis páginas. Si un tercero desea que una de sus comunicaciones que no exceda de seis páginas sirva de resumen, así lo indicará. La fecha de presentación del resumen integrado se indicará en el calendario adoptado por el Grupo Especial.

### **Reexamen intermedio**

- 26. Una vez que se haya dado traslado del informe provisional, cada parte podrá presentar por escrito una petición de que se reexaminen aspectos concretos del informe provisional y solicitar una nueva reunión con el Grupo Especial, con arreglo al calendario adoptado por este. Se hará uso del derecho a solicitar dicha reunión a más tardar en el momento en que se presente la petición escrita de reexamen.
- 27. Si no se solicita una nueva reunión, cada parte podrá presentar observaciones escritas sobre la petición escrita de reexamen de la otra parte, con arreglo al calendario adoptado por el Grupo Especial. Tales observaciones se limitarán a la petición escrita de reexamen presentada por la otra parte.
- 28. Si se solicita una reunión, el Grupo Especial celebrará consultas con las partes acerca de la fecha de la reunión y el plazo para la presentación de cualesquiera otras observaciones por escrito.

### **Informes provisional y definitivo**

- 29. El informe provisional, y el informe definitivo antes de su distribución oficial, tendrán carácter estrictamente confidencial y no se divulgarán.

### **Notificación de documentos**

- 30. Se aplicarán los siguientes procedimientos respecto de la notificación de todos los documentos que presenten las partes y los terceros durante las actuaciones:
  - a. A menos que el Grupo Especial, el Secretario del Grupo Especial o el Registro de Solución de Diferencias soliciten otra cosa, todas las comunicaciones con el Grupo Especial tendrán lugar a través de la Aplicación de Registro de Diferencias en Línea (DORA), <https://dora.wto.org>. Todas las comunicaciones se cargarán en la pestaña "Documents" a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) de las fechas límite fijadas por el Grupo Especial. La versión electrónica que se cargue en DORA constituirá la versión oficial a efectos de los plazos de presentación y el expediente de la diferencia. La carga

de un documento en DORA constituirá la notificación electrónica al Grupo Especial, a la otra parte y a los terceros. Las partes y los terceros deberán cargar todas las comunicaciones en la pestaña "Documents", y no como archivos adjuntos a los mensajes enviados a través de la pestaña "Messages".

- b. El Registro de Solución de Diferencias está a disposición para prestar asistencia a las partes y los terceros en lo relativo a DORA, incluida la gestión de sus cuentas de DORA y la presentación y descarga de documentos. El Registro se encuentra en el despacho 2047 del edificio CWR y abre de 9.30 a 12.30 h y de 14.30 a 17 h. Se puede contactar al Registro por teléfono (número 022 739 5644) y en la dirección de correo electrónico [DSRegistry@wto.org](mailto:DSRegistry@wto.org). En la sección "Help & Resources" de DORA se puede consultar una "User Guide" (guía del usuario) de DORA para los Miembros.
- c. Si un documento tiene un formato no susceptible de presentación electrónica, la parte o el tercero cumplimentará el "Notice of Manual Filing" (aviso de presentación en mano) que está disponible en la sección "Help & Resources" de DORA, y cargará ese aviso en DORA a más tardar a las 17 h de la fecha límite fijada por el Grupo Especial. La parte o el tercero entregará el documento físico en el Registro de Solución de Diferencias a más tardar a las 17 h (hora de Ginebra) del día hábil siguiente junto con los documentos descritos en el apartado e.
- d. Las partes y los terceros deberán cargar las comunicaciones tanto en formato Microsoft Word como en formato PDF. En la medida de lo posible, todos los documentos en formato PDF, incluidas las pruebas documentales, deberán poder ser objeto de búsquedas.
- e. Cada parte y cada tercero concertarán una cita con el Registro de Solución de Diferencias para entregar una copia impresa de todos los documentos que presenten al Grupo Especial, incluidas las pruebas documentales. El Registro de Solución de Diferencias estampará un sello en los documentos con la fecha y hora de su presentación. Si alguna prueba documental tiene un formato que hace inviable su presentación como copia impresa, la parte de que se trate podrá presentarla en formato electrónico únicamente. En este caso, en la portada en la que figure el número de la prueba documental en cuestión deberá indicarse que la prueba documental únicamente está disponible en formato electrónico.
- f. El Grupo Especial facilitará a las partes, a través de DORA, el proyecto de parte expositiva del informe, el informe provisional y el informe definitivo, así como todos los demás documentos o comunicaciones emitidos por el Grupo Especial durante las actuaciones.
- g. Si una parte o un tercero no puede cumplir el plazo fijado por el Grupo Especial debido a dificultades técnicas para cargar cualquier documento en DORA que no consiga resolver con ayuda del Registro de Solución de Diferencias, enviará el o los documentos por correo electrónico sin demora, y a más tardar a las 18 h de la fecha límite. Cualquier correo electrónico a tal efecto se dirigirá al Registro de Solución de Diferencias, al Secretario del Grupo Especial, a la otra parte y, cuando proceda, a los terceros.
- h. Si una parte o un tercero no puede acceder a un documento presentado a través de DORA debido a dificultades técnicas, informará sin demora del problema, en cuanto tenga conocimiento de este, al Registro de Solución de Diferencias, al Secretario del Grupo Especial y a la parte o el tercero que haya presentado el documento. La parte o el tercero que haya presentado el o los documentos facilitará con prontitud, por correo electrónico, una versión electrónica de los documentos pertinentes a la parte o el tercero afectados, con copia al Registro de Solución de Diferencias y al Secretario del Grupo Especial.

**Corrección de errores materiales en las comunicaciones**

31. El Grupo Especial podrá autorizar a una parte o un tercero a corregir los errores materiales de cualquiera de sus comunicaciones (con inclusión de la numeración de los párrafos y los errores tipográficos). Toda solicitud a tal efecto deberá mencionar la naturaleza de los errores que hayan de corregirse y deberá formularse con prontitud tras la presentación de la comunicación en cuestión.

**ANEXO A-2****PROCEDIMIENTO DE TRABAJO ADICIONAL DEL GRUPO ESPECIAL RELATIVO  
A LA INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL****Adoptado el 9 de mayo de 2025**

1. El presente procedimiento, adoptado de conformidad con el párrafo 2 4) del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, se añade a la protección general de la información confidencial establecida en el párrafo 2 1) de dicho Procedimiento y se aplica a cualquier información comercial confidencial (ICC) que una parte o un tercero facilite en el curso de las presentes actuaciones.
2. A los efectos de estas actuaciones, la ICC se define como cualquier información que haya sido designada como tal por una parte que presente la información al Grupo Especial. Las partes solo designarán como ICC información que no sea de dominio público, cuya divulgación podría causar un perjuicio grave a los intereses de quienes la hayan originado.
3. Cada parte o tercero actuará de buena fe y con moderación al designar información como ICC.
4. Únicamente podrán tener acceso a la ICC las personas que sean integrantes del Grupo Especial, miembros de la Secretaría de la OMC que presten asistencia al Grupo Especial, empleados de una parte o de un tercero o asesores externos de una parte o de un tercero a los efectos de esta diferencia. No obstante, no se dará acceso a la ICC a un asesor externo que sea directivo o empleado de una empresa con actividades de producción, venta, exportación o importación de los productos afectados por las medidas en litigio en la presente diferencia, o que sea directivo o empleado de una asociación de empresas de ese tipo.
5. Cuando los terceros reciban las comunicaciones escritas de conformidad con el Procedimiento de trabajo, recibirán versiones de tales comunicaciones escritas y de cualesquiera pruebas documentales en que se haya suprimido la ICC. Las versiones expurgadas de ICC de las comunicaciones escritas y las pruebas documentales que reciban los terceros serán suficientes para proporcionar una comprensión razonable de la naturaleza de la información de que se trate.
6. Un tercero podrá solicitar acceso a la versión que contenga ICC de una comunicación escrita o prueba documental expurgada de ICC que haya recibido de conformidad con el Procedimiento de trabajo. El Grupo Especial, después de consultar con las partes, decidirá si concede el acceso a esa ICC, teniendo en cuenta el carácter sensible de la información y la necesidad de que el tercero la consulte para participar efectivamente en el procedimiento del Grupo Especial. En toda solicitud de este tipo se incluirá una lista de los representantes y asesores externos del tercero que desearían examinar la ICC. En caso de otorgarse el acceso, el tercero accederá a la versión no expurgada de la comunicación escrita o la prueba documental que contenga ICC en los locales de la Secretaría de la OMC, a no ser que se demuestre una justificación suficiente para convenir en otras disposiciones.
7. Una persona que tenga acceso a la ICC la considerará confidencial, es decir, solo la comunicará a las personas autorizadas a recibirla de conformidad con el presente procedimiento. Cada parte y cada tercero serán responsables a ese respecto de sus empleados y de cualesquiera asesores externos a los fines de esta diferencia. La ICC obtenida con arreglo al presente procedimiento únicamente podrá utilizarse con fines de información y argumentación en esta diferencia y no podrá utilizarse para ningún otro fin. Todos los documentos y medios de almacenamiento electrónico que contengan ICC se conservarán de manera que se impida el acceso no autorizado a esa información.
8. Cuando una parte o un tercero incluya ICC en una comunicación o en una prueba documental, se incluirá una marca en la portada y/o en la primera página del documento que contenga ICC, y en cada página del documento, para indicar la presencia de dicha información. En la primera página o en la portada del documento se indicará "Contiene información comercial confidencial en las páginas xxxxxx", y en la parte superior de cada página del documento se incluirá la indicación "Contiene información comercial confidencial". La información específica de que se trate figurará entre corchetes dobles de la siguiente manera: [[xx.xxx.xx]]. La ICC presentada en forma de prueba documental, o como parte de ella, además de lo dispuesto *supra*, se señalará incluyendo la mención

"ICC" junto al número de la prueba documental (por ejemplo, Prueba documental [SÍMBOLO DEL MIEMBRO]-1 (ICC)) a fin de indicar que la prueba documental contiene ICC. Si todo el contenido de una prueba documental constituye ICC, en la portada y en la parte superior de cada una de sus páginas se indicará en negritas "Toda la información incluida en esta prueba documental es información comercial confidencial", y no será necesario que toda la información específica de esa prueba documental figure entre corchetes dobles.

9. Cuando la ICC se presente en formato electrónico, el nombre del fichero incluirá la expresión "Información comercial confidencial" o "ICC". Además, cuando se presente ICC en formato electrónico mediante la Aplicación de Registro de Diferencias en Línea (DORA), se seleccionará el nivel de confidencialidad ICC.

10. En cualquiera de las reuniones del Grupo Especial con las partes, incluida la sesión destinada a los terceros, si una parte o un tercero tiene la intención de hacer referencia a ICC, informará previamente de ello al Grupo Especial, y el Grupo Especial se asegurará de que solo las personas autorizadas para acceder a la ICC de conformidad con el presente procedimiento estén en la sala para oír esa declaración. La versión escrita de esas declaraciones orales que se presente al Grupo Especial se señalará con la mención prevista en los párrafos 6 y 7 *supra*.

11. En caso de que una parte o un tercero presente al Grupo Especial un documento que contenga ICC, cuando la otra parte y los terceros hagan referencia a esa ICC en sus documentos, incluidas las comunicaciones escritas y las declaraciones orales, señalarán claramente toda esa información en esos documentos. Todos esos documentos se señalarán como se describe en los párrafos 6 y 7 *supra*.

12. Si una parte considera que la información presentada por la otra parte o por un tercero debería haberse designado como ICC y se opone a que sea presentada sin esa designación, señalará inmediatamente esta objeción a la atención del Grupo Especial y de la otra parte o el tercero, junto con los motivos de la objeción. Del mismo modo, si una parte considera que la otra parte o un tercero ha presentado información designada como ICC que no debería haberse designado así, señalará inmediatamente esta objeción a la atención del Grupo Especial y de la otra parte o el tercero, junto con los motivos de la objeción. El Grupo Especial decidirá si la información que haya sido objeto de una objeción será considerada ICC a los efectos de estas actuaciones sobre la base de los criterios enunciados en el párrafo 2. La información que haya sido objeto de una objeción se considerará ICC de conformidad con el presente procedimiento hasta que el Grupo Especial emita su decisión.

13. El Grupo Especial no revelará la ICC, ni en su informe ni de ningún otro modo, a personas no autorizadas en virtud del presente procedimiento para acceder a la ICC. No obstante, podrá formular conclusiones basándose en dicha información. Antes de distribuir a los Miembros su informe definitivo, el Grupo Especial dará a cada parte la oportunidad de examinar el informe para asegurarse de que no contenga información que la parte haya designado como ICC.

14. Las comunicaciones, las pruebas documentales y otros documentos y registros que contengan ICC se incluirán en el expediente que se remita al Órgano de Apelación en caso de apelación del informe del Grupo Especial.

15. El Grupo Especial se reserva el derecho de modificar y/o complementar el presente Procedimiento de trabajo adicional relativo a la ICC, tras consultar con las partes.

---

**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 B-1****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE CHINA****I. PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA****A. Introducción y resumen de las medidas**

1. La presente diferencia se refiere a una serie de medidas discriminatorias y proteccionistas impuestas por Türkiye a las importaciones de vehículos eléctricos y a otros vehículos determinados procedentes de China. Estas medidas tratan de restringir la entrada en el mercado turco de vehículos eléctricos y otros vehículos determinados chinos, con el objetivo último de obligar a los productores chinos a invertir y fabricar los vehículos en Türkiye. No obstante, las medidas de Türkiye infringen las obligaciones fundamentales de la Organización Mundial del Comercio ("OMC"), incluidos el principio de nación más favorecida ("NMF"), la previsibilidad de las concesiones arancelarias, el trato nacional y la prohibición de aplicar restricciones cuantitativas.

2. Türkiye ha adoptado de una manera gradual medidas para que a los productores chinos les resulte cada vez más difícil ofertar en el mercado turco vehículos que no estén fabricados a nivel local. En particular, Türkiye trata de excluir de su mercado vehículos eléctricos y otros vehículos determinados importados de China mediante dos categorías de medidas. En primer lugar, desde 2023, Türkiye impone derechos adicionales únicamente a la importación de vehículos eléctricos procedentes de China. A finales de 2024, Türkiye amplió el ámbito de aplicación de los derechos a otros vehículos determinados importados únicamente de China.

3. En segundo lugar, en 2023 Türkiye estableció un sistema de certificado de permiso de importación ("IPLS") en virtud del cual la importación de vehículos eléctricos procedentes de algunos países, incluida China, está supeditada a que los importadores obtengan un permiso antes de la importación. A fin de obtener un permiso, los importadores deben cumplir una serie de requisitos gravosos e irrazonables, algunos de los cuales no se exigen a los productores nacionales. En 2024, Türkiye amplió la aplicación del IPLS a otros vehículos determinados procedentes de algunos países, incluida China. Los vehículos importados de la UE y de los países con los que Türkiye ha concluido un acuerdo de libre comercio ("ALC") están exentos del requisito del certificado de permiso de importación.

4. El objetivo que subyace a estas políticas es la obligación de invertir en la fabricación de vehículos en Türkiye. Este objetivo se expresó claramente en la declaración del Ministerio de Comercio turco de 8 de junio de 2024.<sup>1</sup> En la declaración se reconoce claramente que las medidas se adoptan para "mantener la participación en el mercado de la producción nacional, fomentar la inversión interna y reducir el déficit por cuenta corriente actual", "con el fin de aumentar y proteger la participación de la producción nacional, que está disminuyendo", y con el fin de "promover la inversión y la producción nacionales".<sup>2</sup> Asimismo, se anuncia que el Ministerio de Comercio "seguirá regulando y aplicando eficazmente las políticas de importación en consonancia con sus objetivos de apoyar la producción nacional, el empleo y el comercio exterior, y equilibrar la cuenta corriente".<sup>3</sup>

5. Las medidas de Türkiye, además de ser proteccionistas y discriminatorias, socavan la transición mundial hacia una economía verde y la lucha contra el cambio climático. El desarrollo de la industria china de vehículos eléctricos y vehículos híbridos proporciona al mundo productos de alta calidad y respetuosos con el medio ambiente. Las medidas en litigio impuestas por Türkiye —restricciones al comercio de productos de energía verde— obstaculizan el acceso a los vehículos eléctricos y los vehículos híbridos en Türkiye y aumentan sus costos, de modo que se demora la transición hacia una economía más limpia que podría contribuir positivamente a mitigar el cambio climático mundial.

---

<sup>1</sup> 8 June 2024 Statement of the Turkish Ministry of Trade (prueba documental CHN-1).

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*

1. *Derechos adicionales de Türkiye sobre los EV procedentes de China*

6. Las importaciones de vehículos eléctricos ("EV") en Türkiye están sujetas a un derecho de aduana NMF aplicado del 10% *ad valorem*. El tipo NMF aplicado, que se ha mantenido en el 10% durante el período pertinente de la presente diferencia, viene fijado en la Decisión sobre el Régimen de Importación de Türkiye (Decisión N° 3350)<sup>4</sup>, modificada cada año y, más recientemente, en la Decisión N° 9391.<sup>5</sup> No obstante, en virtud de una serie de Decisiones Presidenciales, Türkiye impuso derechos adicionales del 40% *ad valorem* a la importación de EV procedentes de China. Los derechos adicionales del 40% se aplican únicamente a las importaciones procedentes de China. Los derechos adicionales son independientes y se suman a los derechos de aduana NMF del 10% que Türkiye impone a los EV importados (incluidos los procedentes de China).

2. *Sistema de certificado de permiso de importación de Türkiye*

7. En 2023, Türkiye estableció un sistema de certificado de permiso de importación en virtud del cual la importación de EV queda supeditada a la obtención de un permiso de importación. El permiso de importación solo puede obtenerse si el importador cumple una serie de condiciones gravosas. El IPLS se introdujo por primera vez mediante la Notificación sobre la Importación de Determinados Vehículos Eléctricos (Importación: 2023/22) (en adelante, "Notificación 2023/22"). La Notificación 2023/22 fue sustituida por la Notificación sobre la Importación de Determinados Vehículos Eléctricos (Importación: 2024/22), de 31 de diciembre de 2023 (en adelante, "Notificación de Importación 2024/22"). La Notificación sobre la Importación de Determinados Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos de Recarga Externa (Importación: 2024/22), de 20 de septiembre de 2024 (en adelante, "Notificación 2024/22-SEPT"), amplía el sistema de certificado de permiso de importación a los vehículos híbridos de recarga externa. La Notificación sobre la Importación de Determinados Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos de Recarga Externa (Importación: 2025/7), de 31 de diciembre de 2024 (en adelante, "Notificación de importación 2025/7"), amplía aún más el tipo de vehículos sujetos al sistema de certificado de permiso de importación.

8. Además, Türkiye adoptó supuestamente una Directiva de Aplicación el 2 de enero de 2024, más de un mes después de que se impusiera el requisito del permiso de importación.<sup>6</sup> Sin embargo, no se ha puesto a disposición del público una copia de esa versión de la Directiva de Aplicación. Según se informó, la Directiva de Aplicación se modificó el 11 de noviembre de 2024.<sup>7</sup> Y, posteriormente, fue sustituida por la Directiva de Aplicación adoptada el 10 de enero de 2025.

9. El IPLS, además de restrictivo, es discriminatorio. Los EV importados de la UE y de países con los que Türkiye ha concluido un ALC no necesitan obtener un permiso de importación antes de la importación. En 2024, Türkiye amplió la aplicación del IPLS a vehículos híbridos de recarga externa. La aplicación del sistema de permisos de importación a los vehículos híbridos de recarga externa también está sujeta a la obtención de un permiso de importación, lo que, a su vez, obliga al importador a cumplir varios requisitos gravosos. Entre estos requisitos figuran realizar inversiones de capital para establecer al menos 20 centros de servicio, obtener de las autoridades turcas certificados de capacitación profesional, establecer un centro de atención telefónica local con al menos 40 empleados, mantener un representante autorizado en el país y un compromiso por escrito "de que el importador acepta los procedimientos que se llevarán a cabo en relación con la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías". De conformidad con la Notificación 2025/7, el importador debe cumplir todas las condiciones, que son acumulativas. Al igual que sucede con los EV, no se necesita un permiso de importación para las importaciones de vehículos híbridos de recarga externa procedentes de la UE y de los países con los que Türkiye ha concluido un ALC.

10. En resumen, el certificado de permiso de importación es una condición necesaria para la importación. Para solicitar el certificado de permiso de importación, los importadores deben cumplir

<sup>4</sup> Import Regime Decision (Decision 3350) (prueba documental CHN-4).

<sup>5</sup> Import Regime Decision (Decision 9391) (prueba documental CHN-5).

<sup>6</sup> Véase la fecha de publicación en la captura de pantalla de "Anouncement Regarding the 'Permit Certificate' to be Issued Within the Scope of the Communiqué on the Importation of Certain Electric and Externally Rechargeable Hybrid Vehicles (Import: 2025/7)", <https://www.tse.org.tr/duyuru/bazi-elektrikli-aracilarin-ithaline-iliskin-teblig-ithalat2024-22-kapsaminda-duzenlenecek-izin-belgesi-hakkinda-duyuru/>, accessed on 24 May 2025 (prueba documental CHN-24).

<sup>7</sup> Directiva de Aplicación, 11 de noviembre de 2024 (prueba documental CHN-25).

una serie de requisitos onerosos, que son acumulativos. Los importadores reciben muy pocas orientaciones sobre cómo cumplir los requisitos.

### 3. *Derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China*

11. Türkiye aplica un derecho NMF del 10% *ad valorem* a las importaciones de vehículos distintos de los EV clasificados en la partida 8703 del SA. Entre esos vehículos figuran los vehículos de gasolina (de encendido por chispa) comprendidos en la subpartida 8703.21 del SA; los vehículos diésel (de encendido por compresión) comprendidos en la subpartida 8703.31 del SA; los vehículos híbridos no enchufables comprendidos en las partidas 8703.40 y 8703.50 del SA; y los vehículos híbridos enchufables comprendidos en las partidas 8703.60 y 8703.70 del SA. En la presente comunicación, estas categorías de vehículos se denominan en conjunto "otros vehículos".

12. Además del régimen de derechos de aduana NMF, Türkiye impone derechos adicionales a la importación de otros vehículos procedentes de China, que oscilan desde el 40% *ad valorem* o USD 7.500 por unidad, si esta cifra fuera superior, hasta el 50% *ad valorem* o USD 9.500 por unidad, si esta cifra fuera superior. Estos derechos adicionales se aplican exclusivamente a las importaciones procedentes de China.

### **B. Los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994**

13. Los derechos adicionales de Türkiye del 40% *ad valorem* se aplican únicamente a los EV importados de China. Los EV importados en Türkiye procedentes de otros Miembros de la OMC están exentos de derechos adicionales o bien están sujetos a derechos adicionales inferiores. En consecuencia, Türkiye actúa de manera incompatible con la obligación de trato de la nación más favorecida prevista en el artículo I.1 del GATT de 1994.

14. Grupos especiales y el Órgano de Apelación han afirmado que se constatará la incompatibilidad de una medida con el artículo I.1 si se dan los siguientes elementos: i) la medida en litigio está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo I.1; ii) los productos importados en cuestión son productos "similares" en el sentido del artículo I.1; iii) la medida en litigio confiere una "ventaja, favor, privilegio o inmunidad" a un producto originario del territorio de cualquier país; y iv) la ventaja concedida no se concede "inmediata" e "incondicionalmente" a los productos "similares" originarios de los territorios de todos los Miembros.<sup>8</sup>

15. En primer lugar, una interpretación corriente de las medidas de Türkiye demuestra que los derechos adicionales impuestos a los EV chinos son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...] o en relación con ellas". Por consiguiente, el total del derecho aplicado del 50% que Türkiye impone a los EV de China, que incluye el 40% de los derechos de aduana adicionales y el derecho NMF del 10%, está comprendido en el ámbito de aplicación del artículo I.1. Con ello, se cumple el primer elemento del artículo I.1. En segundo lugar, los derechos adicionales del 40% se aplican únicamente a las importaciones de EV procedentes de China. Dado que los derechos adicionales establecen una distinción basada exclusivamente en el origen, se presume que los EV procedentes de China y los EV importados de otros países son "similares".

16. Análogamente a la medida adoptada en *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, en el asunto que nos ocupa, los derechos adicionales del 40% se aplican únicamente a los EV "originarios de la República Popular China". Por lo tanto, siguiendo la lógica del grupo especial en el asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)* y de grupos especiales anteriores, en el presente asunto también procede aplicar una presunción de "similitud".

17. En cualquier caso, los EV procedentes de otros países y los EV procedentes de China son similares en i) propiedades, naturaleza y calidades; ii) usos finales; iii) gustos y hábitos de los consumidores; y iv) la clasificación arancelaria.<sup>9</sup> Los EV procedentes de China y de otros países están fabricados a partir de acero, aluminio, plástico y otros materiales y, en términos generales, los EV incluyen un chasis, un motor eléctrico, un conjunto de baterías, un sistema de carga y cuatro ruedas. Por consiguiente, los EV procedentes de China y de otros países tienen propiedades, naturaleza y

<sup>8</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.86.

<sup>9</sup> Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Aves de corral (China)*, párrafo 7.425.

calidades iguales o similares. El uso final de los EV chinos y de los EV de otros países es el transporte de pasajeros. Los EV procedentes de China y de otros países están comprendidos en los mismos segmentos de mercado generales entre los que pueden escoger los consumidores turcos y, por lo tanto, los consumidores perciben como similares los EV procedentes de China y de otros países. Además, los EV procedentes de China y de otros países están comprendidos en las mismas clasificaciones arancelarias cuando se importan en Türkiye.

18. En resumen, el Grupo Especial debe aplicar la presunción de que los EV procedentes de China y los EV procedentes de otros países son "similares" porque la medida de Türkiye establece una distinción basada en el origen. No obstante, aunque el Grupo Especial decidiera aplicar la prueba de "similitud" tradicional, en cualquier caso debería concluir que los EV procedentes de China y los EV procedentes de otros países son "similares" a los efectos del artículo I.1 del GATT de 1994.

19. En tercer lugar, las importaciones de EV procedentes de países distintos de China no están sujetas a derechos adicionales o están sujetos a derechos adicionales inferiores. Los derechos adicionales nulos o inferiores, y los derechos nulos o inferiores totales resultantes, constituyen una "ventaja" a los efectos del artículo I.1. En cuarto lugar, Türkiye está obligada, en virtud del artículo I.1, a conceder inmediata e incondicionalmente a las importaciones de EV de China cualquier ventaja, favor o privilegio que conceda a las importaciones de productos similares procedentes de otros países. No obstante, violando claramente esta obligación, Türkiye niega los derechos adicionales nulos o inferiores y los derechos nulos o inferiores totales resultantes a las importaciones de EV procedentes de China. El hecho de que Türkiye no aplique los derechos adicionales nulos o inferiores ni los derechos nulos o inferiores totales a los EV procedentes de China, significa que Türkiye no concede "inmediata" e "incondicionalmente" a los EV de China una ventaja, favor o privilegio que concede a los EV originarios de otros países.

**C. Los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994**

20. Los derechos adicionales de Türkiye son derechos de aduana propiamente dichos que exceden de las consolidaciones de Türkiye y, por lo tanto, son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b) del GATT de 1994. Subsidiariamente, los derechos adicionales de Türkiye se encuentran en la categoría de demás derechos o cargas que están prohibidos en virtud de la segunda frase del artículo II.1 b). Los derechos adicionales también infringen el artículo II.1 a) como consecuencia de su incompatibilidad con el artículo II.1 b).

*1. Los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV chinos son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b)*

21. La primera frase del artículo II.1 b) prohíbe la imposición de derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los tipos fijados en la Lista consolidada de un Miembro.<sup>10</sup> Los derechos adicionales impuestos en virtud de la Decisión 3351, modificada, son cargas financieras que se imponen a la importación de los EV en Türkiye. De las medidas de Türkiye se desprende claramente que los derechos adicionales tienen la naturaleza de derechos de aduana propiamente dichos.

22. De conformidad con la Decisión 3351, modificada, Türkiye impone derechos adicionales del 40% a los EV importados de China. Türkiye percibe esos derechos adicionales además del arancel NMF del 10% aplicado a los EV importados de China. Así pues, los derechos totales impuestos por Türkiye sobre los EV importados de China son del 50%. Sin embargo, el tipo que Türkiye ha consolidado en su Lista para los EV es del 20%. Por consiguiente, los derechos totales impuestos por Türkiye sobre los EV importados de China (50%) exceden considerablemente del tipo consolidado en la Lista de Türkiye (20%). En consecuencia, Türkiye actúa de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden en virtud de la primera frase del artículo II.1 b). El grupo especial en el asunto *Turquía - Derechos adicionales* llegó a una conclusión similar cuando examinó los derechos adicionales impuestos por Türkiye a las importaciones procedentes de los Estados Unidos.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales*, párrafo 7.124 (donde se citan los informes del Órgano de Apelación, *India - Derechos de importación adicionales*, párrafo 150, y *Colombia - Textiles*, párrafo 5.35).

<sup>11</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.146.

2. *Subsidiariamente, los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV chinos son incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b)*

23. Si no se constata que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos, constituirían demás derechos o cargas. Habida cuenta de que Türkiye no registró los derechos adicionales en su Lista, los derechos adicionales serían incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b). Como señaló el grupo especial en el asunto *Chile - Sistema de bandas de precios*, "[s]i los demás derechos o cargas no fueron registrados pero no obstante se aplican, son incompatibles con lo dispuesto en la segunda oración del párrafo 1 b) del artículo II, a tenor del Entendimiento relativo a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo II".<sup>12</sup>

3. *Los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV chinos son incompatibles con el artículo II.1 a)*

24. El artículo II.1 a) exige a Türkiye que conceda al comercio de China un trato no menos favorable que el previsto en la parte apropiada de la Lista correspondiente anexa al GATT de 1994. Siguiendo la lógica del grupo especial en el asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, la constatación de infracción del artículo II.1 b) debe dar lugar necesariamente a una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 a).

#### **D. El IPLS de Türkiye es incompatible con el artículo I.1 del GATT de 1994**

25. Türkiye condiciona la importación de EV y de vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China a que el importador solicite y obtenga un certificado de permiso antes de la importación. Las importaciones de EV y de vehículos híbridos de recarga externa procedentes de la Unión Europea y otros países con los que Türkiye ha concluido un ALC no están sujetas a este requisito. Este trato discriminatorio de los EV y los vehículos híbridos de recarga externa chinos es incompatible con la obligación de trato de la nación más favorecida establecida en el artículo I.1 del GATT de 1994.

26. Como se indica *supra*, el artículo I.1 prohíbe la discriminación entre productos similares originarios de distintos Miembros.<sup>13</sup> A continuación, China demuestra esta aplicación de los cuatro elementos que lleva a la conclusión de que el sistema de certificado de permiso de importación es incompatible con el artículo I.1.

27. En primer lugar, la Notificación 2025/7 "regula la importación de vehículos eléctricos o vehículos híbridos de recarga externa", como se indica expresamente en el artículo 1(1) de la Notificación.<sup>14</sup> De conformidad con el artículo 3(1) de la Notificación, "debe presentarse en el despacho de aduana" un certificado de permiso de importación. La solicitud y obtención de un certificado de permiso es un requisito que debe cumplirse para importar EV de China en Türkiye. Por ello, el IPLS son reglamentos y formalidades relativos a las importaciones en el sentido del artículo I.1. Grupos especiales anteriores han constatado que los sistemas de concesión de licencias de importación<sup>15</sup> y el requisito de presentar una declaración de importación anticipada son reglamentos y formalidades relativos a las importaciones.<sup>16</sup> Habida cuenta de las similitudes entre el IPLS y un sistema de concesión de licencias de importación y del hecho de que el IPLS conlleva el requisito de presentar una solicitud antes de la importación, el Grupo Especial debe constatar análogamente que el sistema de certificado de permiso de importación son reglamentos y formalidades relativos a las importaciones.

28. El segundo elemento de la prueba prevista en el artículo I.1 es la prescripción de que los productos importados sean "similares". En el presente asunto, los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China y los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de los países exentos son productos "similares" en el sentido del artículo I.1. El Grupo Especial debe aplicar la presunción de que los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China, de una parte, y los procedentes de la UE y de otros países participantes en ALC, de otra, son "similares" porque la medida de Türkiye establece una distinción basada en el

<sup>12</sup> Informe del Grupo Especial, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 7.107.

<sup>13</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 84.

<sup>14</sup> Notificación de importación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>15</sup> Informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.189.

<sup>16</sup> Informe del Grupo Especial, *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.342.

origen. No obstante, aunque el Grupo Especial decidiera aplicar la prueba de "similitud" tradicional, en cualquier caso debería concluir que son "similares" a los efectos del artículo I.1.

29. En tercer lugar, la Notificación 2025/7 exige del requisito del certificado de permiso de importación a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de la UE y de países participantes en ALC. Esta exención es una "ventaja" en el sentido del artículo I.1. La exención del IPLS ofrece claramente oportunidades de importación más favorables y afecta a la relación de competencia entre los productos de distintos orígenes. La exención libra a los importadores de la necesidad de presentar una solicitud y de esperar la aprobación antes de introducir sus vehículos en el territorio turco. Asimismo, ahorra a los importadores los costos financieros y la carga administrativa de tener que presentar una solicitud y esperar su aprobación. Además, da flexibilidad a los importadores, ya que pueden reaccionar más rápidamente ante la evolución del mercado. Por ejemplo, si se produce un incremento súbito de la demanda, pueden expedirse rápidamente vehículos a Türkiye sin tener que obtener primero un certificado de permiso de importación. La falta de condicionalidad también disminuye el grado de incertidumbre que afrontan en el mercado turco.

30. En cuarto lugar, Türkiye está obligada, en virtud del artículo I.1, a conceder inmediata e incondicionalmente a las importaciones de EV de China cualquier ventaja, favor o privilegio que conceda a las importaciones de productos similares procedentes de otros países. Como se indica *supra*, Türkiye exige del requisito de obtener un certificado de permiso de importación a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de la UE y de países participantes en ALC. Esta exención es una "ventaja" en el sentido del artículo I.1. En cambio, los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China deben obtener un certificado de permiso de importación como condición para la importación. Por lo tanto, la ventaja que Türkiye confiere a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de la UE y de países participantes en ALC —es decir, la exención del sistema de certificado de permiso de importación— no se confiere a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China. Los EV y los vehículos híbridos de recarga externa importados de la UE y de países participantes en ALC son "similares" a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China. Por consiguiente, Türkiye no concede inmediata e incondicionalmente a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa chinos una ventaja que otorga a los productos similares originarios de la UE y de países participantes en ALC.

#### **E. El IPLS es una restricción que es incompatible con el artículo XI.1 del GATT de 1994**

31. El artículo XI.1 del GATT de 1994 reza que "[n]inguna parte contratante impondrá ni mantendrá —aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas— prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante o a la exportación o a la venta para la exportación de un producto destinado al territorio de otra parte contratante, ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas".

32. Como se ha señalado anteriormente, los permisos de importación son una condición obligatoria para importar en Türkiye EV y vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China y de otros países no participantes en ALC. Dado que la importación está supeditada a la obtención de un certificado de permiso, el sistema de permiso de importación es una medida impuesta "a la importación" en el sentido del artículo XI.1.<sup>17</sup> El sistema de certificado de permiso de importación tiene un efecto limitativo en las importaciones y, por lo tanto, es una "restricción" en el sentido del artículo XI.1. Los efectos limitativos pueden desprenderse del diseño de la medida.

33. En primer lugar, los importadores que no pueden cumplir las condiciones exigidas para obtener un certificado de permiso de importación tienen prohibido importar EV y vehículos híbridos de recarga externa chinos. Esto, en sí mismo, tiene efectos limitativos. De hecho, grupos especiales anteriores han constatado que esas condiciones son restricciones debido a sus efectos limitativos.<sup>18</sup> En segundo lugar, las cargas y costos adicionales impuestos a los importadores de EV y de vehículos

<sup>17</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.968 (donde se hace referencia a los informes de los Grupos Especiales, *India - Automóviles*, párrafos 7.257, 7.261; *Colombia - Puertos de entrada*, párrafo 7.227; y *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 7.37).

<sup>18</sup> Informe del Grupo Especial, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 6.259.

híbridos de recarga externa procedentes de China también tienen efectos limitativos en las importaciones.

34. De conformidad con la Notificación 2025/7, los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa chinos deben realizar importantes inversiones en Türkiye para que se les permita importar esos vehículos en Türkiye. Por ejemplo, la Notificación 2025/7 exige al propio importador establecer 20 estaciones de servicio autorizadas en siete zonas geográficas.<sup>19</sup> Además, el importador debe establecer un centro de atención telefónica en Türkiye con al menos 40 empleados. Para cumplir estos requisitos, los importadores deben realizar inversiones sustanciales en Türkiye para poder siquiera empezar a importar en Türkiye EV y vehículos híbridos de recarga externa. La obligación de realizar esas inversiones impone costos adicionales a los importadores que desean importar EV de China. Estos costos adicionales desalentarán a los importadores de EV de China. El desincentivo que crea el costo adicional sobre las importaciones tiene por efecto limitar la cantidad de EV chinos importados en Türkiye.

35. En tercer lugar, no se ha previsto un período de transición pese a que algunos de los requisitos que deben cumplirse para obtener un certificado de permiso de importación requieren un tiempo de ejecución considerable. Por ejemplo, los importadores no dispusieron de un tiempo de ejecución para establecer las 20 estaciones de servicio en siete regiones geográficas. El establecimiento de una red de centros de servicios lleva tiempo y no se puede hacer de manera inmediata. La falta de un período de transición para cumplir los requisitos indica que la medida pretendía limitar las importaciones en Türkiye.

36. En cuarto lugar, los requisitos son excesivamente rígidos e inflexibles. Los importadores deben establecer un mínimo de 20 centros de servicios en siete regiones geográficas. No se ofrece ninguna justificación para exigir un número tan elevado de centros de servicios y una extensión geográfica tan amplia. Como se ha señalado anteriormente, no se previó ningún período de transición. Tampoco se permitió a los importadores establecer de manera gradual el número de estaciones de servicio. Lo mismo ocurre con el requisito de establecer un centro de atención telefónica en Türkiye con al menos 40 empleados. No se proporciona fundamento alguno para exigir un mínimo de 40 empleados, y mucho menos para exigir ese número mínimo de manera inmediata, incluso antes de que el importador haya vendido algún vehículo en Türkiye. Además, no se concede flexibilidad para subcontratar el centro de atención telefónica, establecer ese centro fuera de Türkiye o tener un centro para varias marcas. Estos requisitos rígidos e inflexibles tratan de disuadir a los importadores de importar EV y vehículos híbridos de recarga externa chinos o, como mínimo, retrasar la importación de tales vehículos.

37. En resumen, el diseño de la medida se ha concebido de tal manera que tiene efectos limitativos en la cantidad de EV y vehículos híbridos de recarga externa que se importan de China.

#### **F. Los requisitos en que se basa el IPLS son incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el artículo III.4 del GATT de 1994**

38. El IPLS impone a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa importados requisitos que son más gravosos que los aplicables a los productos "similares" turcos. En consecuencia, esos requisitos son incompatibles con la obligación de trato nacional contraída por Türkiye en virtud del artículo III.4 del GATT de 1994.

39. Grupos especiales anteriores y el Órgano de Apelación han explicado que una medida es incompatible con el artículo III.4 si se cumplen los tres elementos siguientes: i) los productos importados y nacionales en cuestión son "productos similares"; ii) la medida en litigio es 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) los productos importados reciben un trato "menos favorable" que el concedido a los productos nacionales similares.<sup>20</sup> A continuación, China demuestra que cada uno de estos elementos se cumple en el asunto que nos ocupa.

<sup>19</sup> Artículo 3(2) de Notificación 2023/22 (prueba documental CHN-13).

<sup>20</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 133. Véase también el informe del Grupo Especial, *UE - Paquete energético*, párrafo 7.519.

40. En el presente asunto, la medida turca distingue exclusivamente sobre la base del origen. De hecho, la medida impone los requisitos únicamente a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa importados de países no pertenecientes a la UE o que no participen en ALC. La medida no se aplica a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa de origen turco. Por lo tanto, procede la aplicación de una presunción de "similitud". En cualquier caso, los EV y los vehículos híbridos de recarga externa importados de China son "similares" a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa turcos sobre la base de sus propiedades físicas, usos finales, preferencias de los consumidores y clasificación arancelaria similares.

41. En segundo lugar, la Notificación 2025/7 es una "ley, reglamento o prescripción" y "afect[a] a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de [l]os productos en el mercado interior". La Notificación 2025/7 es un acto jurídico de carácter obligatorio. La Notificación 2025/7 contiene normas que forman parte del sistema jurídico turco y, por lo tanto, constituyen una "ley" o un "reglamento" en el sentido del artículo III.4.<sup>21</sup> El Ministro de Comercio de Türkiye es el encargado de hacer cumplir la Notificación y sus requisitos.<sup>22</sup> Está publicada en la Gaceta Oficial de Türkiye<sup>23</sup> junto con otros actos jurídicos del Gobierno de Türkiye. Los requisitos específicos que figuran en la Notificación 2025/7 también constituyen "prescripciones" comprendidas en el ámbito de aplicación artículo III.4. Los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa "deben" cumplir cada uno de los requisitos establecidos en el artículo 3(a) "para obtener un certificado de permiso". Cada uno de estos requisitos son "condiciones vinculantes y exigibles" para obtener un certificado de permiso. Como constató el grupo especial en *India - Automóviles*, "[u]na condición vinculante y exigible parece estar claramente comprendida en el sentido corriente de la palabra 'prescripción'".<sup>24</sup>

42. En tercer lugar, los requisitos establecidos en el artículo 3(2) de la Notificación 2025/7 se aplican únicamente a los EV importados y a los vehículos híbridos de recarga externa importados. Los requisitos no se aplican a los vehículos nacionales. Esta conclusión se desprende del ámbito de aplicación de la Notificación, que claramente solo abarca los vehículos importados, como se indica expresamente en el título de la Notificación y en el artículo 1(1). También se desprende del artículo 3(1), que indica que solo los vehículos importados están sujetos al certificado de permiso. Además, también se desprende claramente de algunos de los propios requisitos del artículo 3(2) que están dirigidos a los importadores y no a los productores nacionales. China no tiene conocimiento de que ninguno de los demás requisitos impuestos a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa chinos se imponga en virtud de otras disposiciones a los EV y a los vehículos híbridos de recarga externa turcos.

**G. El sistema de certificado de permiso de importación es incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC**

43. El IPLS es una medida en materia de inversiones relacionada con el comercio que es incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC. Para obtener un certificado de permiso, los importadores deben establecer 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas.<sup>25</sup> Asimismo, deben establecer un centro de atención telefónica en Türkiye y contratar y mantener al menos 40 empleados.<sup>26</sup> Ambas obligaciones exigen a los importadores realizar inversiones en Türkiye. Así pues, el sistema de certificado de permiso de importación tiene objetivos y características relacionados con las inversiones y repercute en las inversiones en el sector del automóvil turco. En artículos periodísticos también se indica que uno de los objetivos del sistema de certificado de permiso de importación es obligar a los fabricantes chinos de automóviles a invertir en la producción nacional en Türkiye.<sup>27</sup> Por lo tanto, el IPLS es una "medida en materia de inversiones" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre las MIC.

44. El artículo 2.1 prohíbe a Türkiye aplicar "ninguna MIC que sea incompatible con las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994". Como se ha indicado anteriormente, China estableció que el sistema de certificado de permiso de importación es incompatible con el

<sup>21</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Células solares*, párrafos 7.307-7.308.

<sup>22</sup> Artículo 8(1) de la Notificación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>23</sup> Prueba documental CHN-16, donde se incluye la publicación.

<sup>24</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.190.

<sup>25</sup> Notificación de importación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> "Turkey cracks down on hybrid car imports as it seeks Chinese investment", Reuters, 20 September 2024 (prueba documental CHN-2).

artículo XI.1 del GATT de 1994. Además, China también demostró anteriormente que los requisitos subyacentes del sistema de certificado de permiso de importación son incompatibles con el artículo III.4 del GATT de 1994. Por consiguiente, Türkiye actúa de manera incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC aplicando una MIC que es incompatible con las disposiciones del artículo III y del artículo XI del GATT de 1994.

#### **H. Türkiye actúa de manera incompatible con el artículo X.3 a) del GATT de 1994**

45. Türkiye no aplica el IPLS de manera uniforme, imparcial y razonable, y, por lo tanto, actúa de manera incompatible con el artículo X.3 a) del GATT de 1994.

46. El grupo especial en el asunto *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)* señaló recientemente que para establecer una infracción del artículo X.3 a), el reclamante debe demostrar que la medida en litigio: a) aplica, es decir, da efecto a, un instrumento jurídico a que se refiere el artículo X.1 del GATT de 1994; y b) de una manera que no es uniforme, imparcial o razonable.<sup>28</sup>

47. En primer lugar, como se ha explicado anteriormente, de conformidad con la Notificación 2025/7, debe obtenerse un certificado de permiso para importar en Türkiye EV y vehículos híbridos de recarga externa. La Notificación 2025/7 se aplica a todas las importaciones de EV y de vehículos híbridos de recarga externa procedentes de países no pertenecientes a la UE o que no hayan concluido un ALC con Türkiye. Por consiguiente, la Notificación 2025/7 es un reglamento de aplicación general que se refiere a "prescripciones, restricciones o prohibiciones de importación" en el sentido del artículo X.1. En consecuencia, la aplicación de la medida en el presente asunto está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo X.3 a).

48. En segundo lugar, la aplicación por Türkiye del sistema de certificado de permiso de importación no es uniforme, imparcial o razonable. La aplicación por Türkiye del sistema de certificado de permiso de importación no es razonable porque impuso los requisitos a la importación de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de forma repentina y sin justificación alguna. Antes de la adopción de la Notificación 2023/22, los EV procedentes de China y de otros países se podían importar libremente en Türkiye. Los importadores no estaban obligados a establecer antes de la importación 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas ni un centro de atención telefónica en Türkiye con al menos 40 empleados. Y tampoco estaban obligados a presentar antes de la importación un compromiso por escrito en relación con la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías. Lo mismo sucedía en relación con los vehículos híbridos de recarga externa antes de la adopción de la Notificación 2024/22-SEPT. Ni la Notificación 2023/22 ni la Notificación 2024/22-SEPT dan ninguna explicación que justifique el cambio tan repentino de un régimen de libre entrada a un régimen en que la importación de EV y de vehículos híbridos de recarga externa esté supeditada al cumplimiento de una serie de requisitos gravosos que no existían anteriormente. La aplicación tampoco es razonable porque Türkiye daba tan solo 13 días a los importadores para que cumplieran los requisitos de la Notificación 2023/22, a pesar de que el cumplimiento de los requisitos implica realizar necesariamente grandes inversiones en Türkiye. La Notificación 2024/22-SEPT, igualmente, daba solo 13 días a los importadores para que cumplieran requisitos similares.

49. La aplicación del IPLS no es uniforme porque los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa chinos y de países no participantes en ALC, por una parte, y los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de la UE y de países participantes en ALC, por otra, se encuentran en una situación similar y, sin embargo, reciben un trato muy diferente. Los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa chinos y de países no participantes en ALC deben solicitar y obtener un certificado de permiso para poder introducir sus vehículos en el mercado turco, para lo cual deben cumplir previamente los requisitos de la Notificación 2025/7. Por contra, los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de la UE y de otros países participantes en ALC pueden importar libremente los vehículos en Türkiye sin solicitar ni obtener primero un certificado de permiso. Sin embargo, no hay ningún fundamento racional para tratar de manera diferente a estos dos conjuntos de importadores. La simple existencia de un ALC

---

<sup>28</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.1046.

entre Türkiye y el país de origen de los vehículos no significa que los importadores se encuentren en situaciones diferentes.

50. La aplicación no es imparcial porque favorece injustamente a los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de la UE y de países participantes en ALC, así como a los productores nacionales. Como se indica *supra*, el sistema de certificado de permiso de importación se introdujo de forma repentina y se dio a los importadores de China y otros países no participantes en ALC un plazo de solo 13 días para cumplir sus gravosos requisitos. De este modo, Türkiye suspendió efectivamente las importaciones de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de China y de otros países no participantes en ALC durante al menos el período en que los importadores procedían a cumplir los requisitos del sistema de certificado de permiso de importación y de solicitar y obtener el permiso. La posibilidad de los importadores de obtener el permiso se retrasó y se complicó aún más debido a las demoras a la hora de recibir orientaciones y a que algunos requisitos siguen siendo vagos y excesivamente amplios. La exclusión de los EV y los vehículos híbridos de recarga externa procedentes de China y de los países no participantes en ALC del mercado turco —aunque resulte ser temporal— beneficia a los importadores de ese tipo de vehículos procedentes de la UE y de otros países participantes en ALC, y a los productores nacionales. La exclusión reduce la competencia al limitar la oferta, lo que, según indica la lógica económica, también subiría los precios en los mercados turcos. Los costos de cumplimiento asociados con el sistema de certificado de permiso de importación también imponen costos más elevados a los importadores de EV y de vehículos híbridos de recarga externa de China. Esto beneficia también a los productores nacionales y a los importadores de la UE y de países participantes en ALC.

#### **I. Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994**

51. Türkiye aplica derechos adicionales del 50% *ad valorem* o un mínimo de USD 9.500/unidad, si esta cifra fuera superior, a las importaciones de vehículos chinos comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.50 abarcadas por las medidas en materia de derechos adicionales. Asimismo, aplica derechos adicionales del 40% *ad valorem* o un mínimo de USD 7.000/unidad, si esta cifra fuera superior, a las importaciones de vehículos híbridos enchufables de origen chino comprendidos en las subpartidas 8703.60 y 8703.70. Estos derechos adicionales y los derechos superiores totales resultantes se aplican únicamente a las importaciones procedentes de China y, por consiguiente, son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud del artículo I.1 del GATT de 1994, como se demuestra *infra*.

52. China recuerda que se considerará que una medida es incompatible con el artículo I.1 del GATT de 1994 cuando cumpla cuatro elementos. Los derechos adicionales impuestos por Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China cumplen cada uno de estos elementos. En primer lugar, los derechos adicionales impuestos por Türkiye a la importación de otros vehículos procedentes de China son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...] o en relación con ellas". Una interpretación corriente de las medidas de Türkiye demuestra que los derechos adicionales impuestos a otros vehículos procedentes de China son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...] o en relación con ellas". Por consiguiente, los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo I.1.<sup>29</sup>

53. En segundo lugar, las medidas de Türkiye distinguen expresamente sobre la base del origen y, por lo tanto, se puede presumir una "similitud" a los efectos del análisis del artículo I.1. Si el Grupo Especial decidiera que no procede aplicar una presunción, el Grupo Especial debería constatar, en cualquier caso, que los otros vehículos chinos y los otros vehículos procedentes de otros países son similares sobre la base de la similitud de sus i) propiedades, naturaleza y calidades; ii) usos finales; iii) gustos y hábitos de los consumidores; y iv) clasificación arancelaria. Los otros vehículos chinos y los que no son chinos utilizan motores de gasolina o diésel o combinan motores de émbolo con una batería y motor eléctrico, y tienen la misma naturaleza básica. Los vehículos están fabricados a partir de acero, aluminio, plástico y otros materiales. Los otros vehículos chinos y los

<sup>29</sup> En el asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, el grupo especial se basó en una redacción similar de la medida en litigio para concluir que los derechos adicionales impuestos por Türkiye a las importaciones procedentes de los Estados Unidos estaban comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo I.1 (informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafos 7.105-7.108).

que no son chinos se utilizan para usos de transporte similares. Además, se encuentran en los mismos segmentos de mercado generales y, por lo tanto, los consumidores perciben que los otros vehículos procedentes de China y de otros países son similares. Por último, los otros vehículos procedentes de China y de otros países están comprendidos en las mismas clasificaciones arancelarias cuando se importan en Türkiye.

54. En tercer lugar, las importaciones de otros vehículos procedentes de países distintos de China no están sujetas a derechos adicionales. Los derechos adicionales nulos y los derechos inferiores totales resultantes constituyen una "ventaja" a los efectos del artículo I.1. En cuarto lugar, Türkiye está obligada, en virtud del artículo I.1, a conceder inmediata e incondicionalmente a las importaciones de otros vehículos de China cualquier ventaja, favor o privilegio que conceda a las importaciones de productos similares procedentes de otros países. No obstante, violando claramente esta obligación, Türkiye niega los derechos adicionales nulos y los derechos inferiores totales resultantes a las importaciones de otros vehículos procedentes de China. El hecho de que Türkiye no aplique los derechos adicionales nulos ni los derechos inferiores totales a otros vehículos procedentes de China significa que Türkiye no concede "inmediata" e "incondicionalmente" a otros vehículos procedentes de China una ventaja, favor o privilegio que concede a otros vehículos originarios de otros países.

**J. Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994**

55. Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China son derechos de aduana propiamente dichos que exceden de las consolidaciones de Türkiye y, por lo tanto, son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b) del GATT de 1994. Subsidiariamente, los derechos adicionales de Türkiye se encuentran en la categoría de demás derechos o cargas que están prohibidos en virtud de la segunda frase del artículo II.1 b). Los derechos adicionales también infringen el artículo II.1 a) como consecuencia de su incompatibilidad con el artículo II.1 b).

*1. Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b)*

56. Türkiye impone a las importaciones de los vehículos chinos comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.50 derechos adicionales del 50% *ad valorem* o USD 9.500 por unidad, si esta cifra fuera superior.<sup>30</sup>

57. Asimismo, aplica un derecho adicional del 40% *ad valorem* o USD 7.000 por unidad, si esta cifra fuera superior, a las importaciones de vehículos híbridos enchufables de origen chino comprendidos en las líneas arancelarias 8703.60.10.00.00, 8703.60.90.00.00 y 8703.70.00.00.00.

58. Türkiye aplica un tipo NMF del 10% a todas las líneas arancelarias sujetas a los derechos adicionales. Habida cuenta de que los derechos adicionales se perciben separadamente de los derechos NMF, las importaciones originarias de China de los vehículos comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.50, abarcadas por las medidas en materia de derechos adicionales, están sujetas a un derecho de aduana efectivo del 60% *ad valorem* o un derecho de aduana del 10% *ad valorem* más USD 9.500 por unidad, si esta cifra fuera superior. Los vehículos híbridos enchufables de origen chino comprendidos en las subpartidas 8703.60 y 8703.70 están sujetos a un derecho de aduana efectivo del 50% *ad valorem* o un derecho de aduana del 10% *ad valorem* más USD 7.000, si esta cifra fuera superior.

59. Habida cuenta de que los derechos adicionales sobre otros vehículos procedentes de China se derivan de la importación de los vehículos en Türkiye, el Grupo Especial debería también constatar

<sup>30</sup> Concretamente, estos derechos adicionales se aplican a las siguientes líneas arancelarias de 12 dígitos: 8703.21.10.10.00, 8703.21.90.10.00, 8703.22.10.10.00, 8703.22.90.10.00, 8703.23.19.11.00, 8703.23.19.12.00, 8703.23.19.13.00, 8703.23.90.11.00, 8703.23.90.12.00, 8703.23.90.13.00, 8703.24.10.10.00, 8703.24.90.10.00, 8703.31.10.10.00, 8703.31.90.10.00, 8703.32.19.11.00, 8703.32.19.12.00, 8703.32.19.13.00, 8703.32.90.11.00, 8703.32.90.12.00, 8703.32.90.13.00, 8703.33.19.10.11, 8703.33.19.10.12, 8703.33.90.10.11, 8703.33.90.10.12, 8703.40.10.00.00, 8703.40.90.00.00, 8703.50.00.00.00.

que los derechos adicionales son derechos de aduana propiamente dichos comprendidos en el ámbito de aplicación de la primera frase del artículo II.1 b).

60. Además, de conformidad con la Decisión 3351, modificada, Türkiye aplica derechos adicionales a otros vehículos importados de China. Estos derechos adicionales se aplican además de un tipo NMF del 10% aplicado a todas las líneas arancelarias sujetas a los derechos adicionales. Habida cuenta de que los derechos adicionales se perciben además de los derechos NMF, los vehículos originarios de China comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.50, abarcadas por las medidas en materia de derechos adicionales, están sujetos un derecho de aduana efectivo del 60% *ad valorem* o a un derecho de aduana del 10% *ad valorem* más USD 9.500 por unidad, si esta cifra fuera superior. Los vehículos híbridos enchufables de origen chino comprendidos en las subpartidas 8703.60 y 8703.70 están sujetos a un derecho de aduana efectivo del 50% *ad valorem* o un derecho de aduana del 10% *ad valorem* más USD 7.000, si esta cifra fuera superior.

61. Estos derechos totales impuestos a los vehículos de origen chino exceden de los derechos consolidados en la Lista de Türkiye. Habida cuenta de que los derechos totales de Türkiye sobre los vehículos de origen chino exceden de los tipos consolidados en la Lista de Türkiye, Türkiye actúa de manera incompatible con las obligaciones que le corresponden de conformidad con la primera frase del artículo II.1 b).<sup>31</sup>

2. *Subsidiariamente, los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos chinos son incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b)*

62. Si el Grupo Especial constata que los derechos adicionales sobre otros vehículos no son derechos de aduana propiamente dichos, debería constatar que se encuentran en la categoría de demás derechos y cargas en el sentido de la segunda frase del artículo II.1 b). Türkiye tiene prohibido aplicar demás derechos y cargas que no figuren en su Lista, de conformidad con la segunda frase del artículo II.1 b) y el Entendimiento relativo a la interpretación del artículo II.1 b) del GATT de 1994. En la Lista XXXVII de Türkiye para los productos no agropecuarios solo figuran los demás derechos y cargas siguientes: un impuesto municipal y un impuesto sobre la infraestructura de transporte. Los derechos adicionales sobre otros vehículos no figuran como demás derechos y cargas en la Lista de Türkiye. Dado que los derechos adicionales sobre otros vehículos determinados importados de China son demás derechos y cargas y de que Türkiye no incluyó los derechos adicionales en su Lista, los derechos adicionales sobre otros vehículos determinados son incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b).

3. *Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos chinos son incompatibles con el artículo II.1 a)*

63. El artículo II.1 a) exige a Türkiye que conceda al comercio de China un trato no menos favorable que el previsto en la parte apropiada de la Lista correspondiente anexa al GATT de 1994. Como se ha demostrado *supra*, los derechos adicionales de Türkiye son incompatibles con el artículo II.1 b) del GATT de 1994. Siguiendo la lógica del grupo especial en el asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, la constatación de infracción del artículo II.1 b) debe necesariamente dar lugar a una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 a).

## II. SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DE CHINA

64. Pese a los intentos de Türkiye por describirlas de otra manera, el verdadero objetivo de las medidas en litigio en la presente diferencia es la sustitución de importaciones.<sup>32</sup> Türkiye persigue este objetivo mediante la adopción de diversas medidas proteccionistas que han perturbado las operaciones de los fabricantes de vehículos extranjeros que venían exportando sus productos a Türkiye. No es la primera vez que Türkiye lleva adelante políticas proteccionistas agresivas. Este asunto se inscribe en una serie de diferencias anteriores en que los Miembros de la OMC han tenido que recurrir a la solución de diferencias de la Organización debido a las políticas de sustitución de las importaciones llevadas adelante por Türkiye.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.146.

<sup>32</sup> Prueba documental CHN-49.

<sup>33</sup> Véase, por ejemplo, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* y *Turquía - Arroz*.

65. En septiembre de este año, apenas unos días antes de la primera reunión del Grupo Especial, Türkiye adoptó la Decisión 10436.<sup>34</sup> En vez de dar lugar al cumplimiento, la Decisión 10436 mantiene los derechos adicionales sobre los vehículos eléctricos ("EV") y los vehículos híbridos ("HV") de recarga externa chinos, e incorpora un componente de derecho específico para ambos tipos de vehículos. La Decisión 10436 es otra medida más comprendida en la política intencionada de Türkiye de erigir numerosos obstáculos a las importaciones de EV y HV con el objetivo de obligar a los productores a trasladar la producción a Türkiye. Actualmente, esos obstáculos incluyen derechos *ad valorem* excesivos, derechos específicos, una restricción a la importación y prescripciones reglamentarias discriminatorias.

66. Las alegaciones de Türkiye de que los derechos adicionales constituyen medidas ambientales que tienen por objeto reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en su sector del transporte y de que el IPLS es un instrumento que logra la observancia de los artículos 1 y 58 de su Ley de Protección de los Consumidores no se ven confirmadas por el diseño de las medidas y entran en contradicción con los hechos obrantes en el expediente.

67. Desde que se adoptó la Decisión 10436, Türkiye aplica derechos adicionales más elevados a los EV y los HV que a los vehículos con motor de émbolo.<sup>35</sup> Por tanto, Türkiye incentiva la utilización de vehículos con motor de émbolo, que emiten CO<sub>2</sub> por el tubo de escape, en detrimento de los EV, que no generan esas emisiones. El mismo incentivo perverso se aplica en lo que respecta a los vehículos con motor de émbolo y los HV. No hay maquillaje que pueda ocultar de manera plausible el hecho de que la imposición de derechos de importación más elevados a los EV y los HV que a los vehículos con motor de émbolo es perjudicial para el medio ambiente.

#### **A. La Decisión 10436 está comprendida en el mandato del Grupo Especial**

68. China y Türkiye coinciden en que la Decisión 10436 está comprendida en el mandato del Grupo Especial.<sup>36</sup> Por consiguiente, el Grupo Especial debe formular constataciones sobre la compatibilidad de dicha Decisión con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud del GATT de 1994. La Decisión 10436 se adoptó el 22 de septiembre de 2025, apenas dos días antes de la primera reunión del Grupo Especial.<sup>37</sup> La Decisión 10436 modifica los derechos adicionales sobre los EV y otros vehículos.

69. La solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por China en este asunto "abarca cualesquiera anexos o listas incorporados a las medidas, modificaciones, complementos, sustituciones, renovaciones, prórrogas, medidas sustitutivas o de aplicación, o cualesquiera otras medidas conexas".<sup>38</sup> Estos términos son lo suficientemente amplios para abarcar la Decisión 10436. Como la propia Türkiye ha señalado, la Decisión 10436 modifica la Decisión 3351<sup>39</sup>, que está abarcada expresamente por la solicitud de grupo especial de China.<sup>40</sup> Además, como su título indica, la Decisión 10436 reglamenta la imposición de derechos de aduana adicionales sobre las importaciones.<sup>41</sup> Los derechos adicionales se identifican en la solicitud de grupo especial de China. Los productos enumerados en la Decisión 10436 son los mismos que los enumerados en la Decisión 3351, modificada por decisiones posteriores, también identificadas en la solicitud de grupo especial de China.<sup>42</sup> Por tanto, la esencia de la medida no ha cambiado. Türkiye está de acuerdo.<sup>43</sup>

<sup>34</sup> Decisión 10436 (prueba documental TUR-88).

<sup>35</sup> Prueba documental TUR-88.

<sup>36</sup> Declaración final de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial; y respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafos 1.4-1.20.

<sup>37</sup> Prueba documental TUR-88.

<sup>38</sup> Documento WT/DS629/2.

<sup>39</sup> Artículo 2 de la Decisión 10436 (prueba documental TUR-88); y respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafos 1.1-1.2.

<sup>40</sup> Documento WT/DS629/2.

<sup>41</sup> Decisión 10436 (prueba documental TUR-88).

<sup>42</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1.16.

<sup>43</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafos 1.14-1.17.

**B. Los derechos adicionales sobre los EV y otros vehículos son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994**

70. China ha establecido que los derechos adicionales de Türkiye son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994 y Türkiye no ha aportado argumentos ni pruebas para refutar la acreditación *prima facie* de China.

71. Los derechos adicionales siguen siendo incompatibles con el artículo I.1 en el marco de la Decisión 10436.<sup>44</sup> Los derechos adicionales impuestos por Türkiye a las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de China de conformidad con la Decisión 10436 son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...]" o en relación con ellas.<sup>45</sup> Türkiye está de acuerdo en que los derechos adicionales impuestos de conformidad con la Decisión 10436 son "derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones [...]" o en relación con ellas" en el sentido del artículo I.1.<sup>46</sup> En la Decisión 10436 se hace una distinción basada exclusivamente en el origen.<sup>47</sup> Por tanto, cabe presumir la similitud.<sup>48</sup> Türkiye está de acuerdo en que la Decisión 10436 hace una distinción basada exclusivamente en el origen y no ha discutido que los EV y otros vehículos chinos son "similares" a los EV y otros vehículos originarios de Miembros no sujetos a los derechos adicionales.<sup>49</sup> Las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de determinados otros países están sujetas a derechos adicionales nulos. Los derechos adicionales nulos constituyen una "ventaja" a los efectos del artículo I.1. Así pues, Türkiye deniega esa ventaja a las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de China. Türkiye conviene en que exime a las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de socios en el marco de la Unión Aduanera o acuerdos de libre comercio (ALC) de los derechos adicionales impuestos mediante la Decisión 10436, pero grava las importaciones de EV y otros vehículos procedentes de China con los derechos adicionales.<sup>50</sup>

72. En sus comunicaciones, Türkiye no ha puesto en tela de juicio que los derechos adicionales sobre los EV y otros vehículos chinos, incluso con posterioridad a la Decisión 10436, son incompatibles con el artículo I.1.<sup>51</sup>

73. Por tanto, dado que China ha establecido una acreditación *prima facie* que no ha sido refutada por Türkiye, el Grupo Especial debería constatar que los derechos adicionales sobre los EV y otros vehículos chinos existentes en el momento del establecimiento del Grupo Especial y modificados por la Decisión 10436 son incompatibles con el artículo I.1.

**C. Los derechos adicionales sobre los EV chinos son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994**

74. China y Türkiye están de acuerdo en que los derechos adicionales impuestos a los EV chinos en el momento del establecimiento del Grupo Especial y de conformidad con la Decisión 10436 son derechos de aduana propiamente dichos en el sentido de la primera frase del artículo II.1 b) del

<sup>44</sup> Prueba documental TUR-88.

<sup>45</sup> El título de la Decisión 10436 caracteriza a los derechos como "un Derecho de Aduana Adicional a las Importaciones" (prueba documental TUR-88).

<sup>46</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 19 del Grupo Especial, párrafo 1.50.

<sup>47</sup> Prueba documental TUR-88, artículo 1.

<sup>48</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.109 (donde se citan el informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Servicios financieros*, párrafo 6.36; y los informes de los Grupos Especiales, *Colombia - Puertos de entrada*, párrafos 7.355-7.356; y *Estados Unidos - Aves de corral (China)*, párrafos 7.424-7.432).

<sup>49</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.5 y 2.6; y respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1.20.

<sup>50</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 1.20. Türkiye da a entender incorrectamente que la alegación planteada por China al amparo del artículo I.1 en relación con los derechos adicionales sobre los EV chinos en el momento del establecimiento del Grupo Especial no incluía el trato menos favorable respecto de las importaciones de vehículos "similares" procedentes de los países participantes en ALC. China no excluyó en ninguna parte de su comunicación el trato menos favorable respecto de las importaciones procedentes de los países participantes en ALC. Por el contrario, en la primera comunicación escrita de China se ofrecen comparaciones entre el trato dado a las importaciones de EV procedentes de China y el dado a las importaciones de productos "similares" procedentes de los países participantes en ALC (primera comunicación escrita de China, párrafos 112-113).

<sup>51</sup> Véanse la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.13-2.17; y la declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.2.

GATT de 1994.<sup>52</sup> Türkiye no parece discutir la magnitud de los derechos adicionales o de los derechos totales aplicados a los EV chinos. Parecería ser que la única cuestión objeto de discrepancia entre las partes es si Türkiye dispone de consolidaciones arancelarias respecto de los EV. Como se expone a continuación, China ha demostrado que Türkiye dispone de consolidaciones arancelarias. Los argumentos de Türkiye no tienen ningún fundamento en el texto del artículo II, están viciados desde el punto de vista lógico y han sido rechazados en diferencias anteriores. De hecho, como también se indica *infra*, el grupo especial que se ocupó del asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)* ya ha confirmado que Türkiye ha consolidado el arancel correspondiente a los vehículos con motor eléctrico.

75. El "argumento central" de Türkiye es que, "en 1995, los vehículos eléctricos carecían de la importancia comercial y tecnológica que tienen en la actualidad".<sup>53</sup> Sin embargo, la cuestión de si un producto tenía la misma importancia comercial o tecnológica cuando se hicieron las concesiones que la que tiene en la actualidad no determina si un Miembro de la OMC ha consolidado su arancel correspondiente a ese producto a los efectos del artículo II. Esta conclusión fue confirmada por el grupo especial que entendió en el asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*. Ese grupo especial constató que la subpartida 870390 del fichero LAR de Türkiye "abarca 'los demás [vehículos]' concebidos principalmente para transporte de personas que no estaban comprendidos en la subpartida 870310 (por ejemplo, vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares), la subpartida 870320 (los demás vehículos, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa) o la subpartida 870330 (los demás vehículos, únicamente con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel))".<sup>54</sup> Según el grupo especial, la subpartida consolidada "incluye, por ejemplo, los vehículos equipados únicamente con motor eléctrico".<sup>55</sup> Por tanto, el grupo especial llegó a la conclusión de que "todos los vehículos con 'motor eléctrico' comprendidos en la línea arancelaria 8703901000 están consolidados al 20%, y no hay ninguna otra diferenciación de los tipos de vehículos".<sup>56</sup>

76. Los argumentos de Türkiye acerca del ejercicio de transposición son muy endebles. El fichero LAR de Türkiye, que se basa en el SA 2002, incluye sin duda los automóviles de turismo y vehículos automóviles con motor eléctrico. La transposición del SA 1996 al SA 2002 finalizó y las concesiones arancelarias reflejadas en los ficheros LAR de Türkiye se certificaron antes de que se iniciara la presente diferencia.<sup>57</sup> Incluso si el actual proceso de transposición fuera pertinente (lo cual no es así), ello no cambiaría el hecho de que la lista certificada actual de Türkiye incluye consolidaciones arancelarias respecto de los EV.

77. En consecuencia, los argumentos de Türkiye relativos a su ejercicio de transposición carecen de fundamento. De hecho, de aceptarse el argumento de Türkiye, se crearía un incentivo perverso para que los Miembros de la OMC retrasaran sus procesos de transposición porque ello podría proteger los derechos aplicados por encima de sus consolidaciones de la impugnación en el marco de la solución de diferencias de la OMC. Un resultado de esa índole no promovería la seguridad y previsibilidad.

78. De la Lista de Türkiye se desprende que los derechos adicionales y los derechos totales de Türkiye sobre los EV importados de China exceden de las consolidaciones arancelarias de Türkiye.

1. *Subsidiariamente, los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV chinos son incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b)*

79. En su primera comunicación escrita, China adujo que, en caso de que el Grupo Especial constataste que los derechos adicionales no son derechos de aduana propiamente dichos, debería constatar que son demás derechos o cargas (DDC) en el sentido de la segunda frase del artículo II.1 b).<sup>58</sup> Este argumento subsidiario se aplica no solo a los derechos adicionales de Türkiye

<sup>52</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 19 del Grupo Especial, párrafos 1.50-1.51.

<sup>53</sup> Respuesta de Türkiye a las preguntas escritas del Grupo Especial después de la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 1.32.

<sup>54</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.140.

<sup>55</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.140.

<sup>56</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.140.

<sup>57</sup> Documento G/MA/W/158/Rev.11.

<sup>58</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 136-141.

tal como existían en el momento del establecimiento del Grupo Especial, sino también a los derechos adicionales posteriores a la adopción de la Decisión 10436. Por consiguiente, si se constata que los derechos adicionales sobre los EV importados de China son DDC, los derechos adicionales serían incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b).

2. *Türkiye actúa de manera incompatible con el artículo II.1 a) del GATT de 1994*

80. Como se ha demostrado *supra*, los derechos adicionales de Türkiye son incompatibles con el artículo II.1 b) del GATT de 1994. La constatación de infracción del artículo II.1 b) debe necesariamente dar lugar a una constatación de incompatibilidad con el artículo II.1 a).<sup>59</sup> Türkiye no ha discutido que una infracción del artículo II.1 b) también dará lugar a una infracción del artículo II.1 a).

**D. Türkiye no establece que los derechos adicionales sobre los EV chinos estén justificados al amparo del artículo XX del GATT de 1994**

81. Corresponde a Türkiye la carga de establecer que se cumple cada uno de los requisitos del artículo XX b) y g).<sup>60</sup> Esta carga se aplica en lo relativo a cada uno de los aspectos de los derechos adicionales que son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud del GATT, es decir, los derechos en exceso que son incompatibles con el artículo II y el trato discriminatorio que es incompatible con el artículo I.1 del GATT de 1994.<sup>61</sup> Como se explica en las respuestas de China a las preguntas del Grupo Especial, este enfoque es congruente con las afirmaciones hechas en diferencias anteriores según las cuales "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".<sup>62</sup>

1. *Los derechos adicionales no han sido concebidos para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales*

82. La afirmación de Türkiye de que los derechos adicionales sobre los EV importados de China se han concebido para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte no es convincente en absoluto. En primer lugar, los EV no generan emisiones de gases de escape. Por tanto, los EV importados de China no presentan el riesgo de que aumenten las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de transporte turco.

83. Türkiye parece considerar que los EV nacionales generan menos emisiones de CO<sub>2</sub> que los EV importados de no socios en el marco de la Unión Aduanera o ALC. Sin embargo, esa idea carece de fundamento y, por supuesto, Türkiye no ha aportado justificación alguna al respecto. La misma lógica errónea impregna la distinción que Türkiye establece entre EV importados de socios en el marco de la Unión Aduanera/ALC y EV importados de otros países. Esta distinción no obedece en absoluto a diferencias en las emisiones de CO<sub>2</sub>, sino que se basa íntegramente en la ubicación geográfica del fabricante. Türkiye no ha aportado pruebas de que los EV importados de países que forman parte de la Unión Aduanera/ALC generen menos emisiones de CO<sub>2</sub> que los EV importados de países que no forman parte de la Unión Aduanera/ALC. Tampoco puede hacerlo, porque los EV, con independencia de su origen, no generan emisiones de CO<sub>2</sub>.

84. Lo que Türkiye está tratando de hacer en realidad es sustituir los EV importados —al menos los procedentes de no socios en el marco de la Unión Aduanera o ALC— por EV de fabricación nacional. Ese es el verdadero objetivo de los derechos adicionales. Sin embargo, la sustitución de importaciones no es una política que esté protegida por el artículo XX b). Para encubrir ese objetivo, Türkiye ha planteado una teoría enrevesada que no solo carece de credibilidad, sino que también

<sup>59</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 7.125.

<sup>60</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 25.

<sup>61</sup> Respuesta de China a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 25-27; respuesta de Australia a la pregunta 7 del Grupo Especial, párrafos 12-13; respuesta de la UE a la pregunta 7 del Grupo Especial, párrafo 18; y respuesta del Japón a la pregunta 7 del Grupo Especial, párrafo 11.

<sup>62</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.185, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 177 (en que se observa que el análisis de la defensa al amparo del artículo XX d) en ese caso debía centrarse en las diferencias en la reglamentación de las importaciones y de los productos nacionales similares que dan lugar a la constatación de existencia de trato menos favorable a tenor del artículo III.4).

adolece de numerosos vicios. La teoría de Türkiye parte de la premisa de que proteger a los fabricantes nacionales es necesario para asegurar el desarrollo de una red de carga nacional. Sin embargo, no hay fundamento para suponer que los problemas relacionados con la red de carga en Türkiye, de haberlos, tengan por causa las importaciones y puedan resolverse sustituyéndolas por producción nacional. La teoría de Türkiye depende por completo de que establezca esta etapa inicial en su "concatenación de la relación de causalidad". Dado que no ha establecido esta etapa inicial, la "concatenación de la relación de causalidad" está rota desde el principio y toda la "concatenación" debe desmoronarse.

85. Si Türkiye de verdad quisiera promover la adopción de los EV, no debería imponer obstáculos y costos a los EV importados, sino que debería estudiar maneras de reducir esos obstáculos.

2. *Los derechos adicionales sobre los EV importados de China no son necesarios en el sentido del apartado b)*

86. China está de acuerdo en la importancia del objetivo de mitigar el cambio climático. Sin embargo, los derechos adicionales en litigio en este asunto no son necesarios porque no contribuyen al objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte y son muy restrictivos del comercio. En realidad, la decisión de Türkiye de restringir los EV importados es aún más desconcertante teniendo en cuenta la importancia que afirma atribuir al objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte. Si Türkiye de verdad quisiera dar prioridad al objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, reduciría los obstáculos a los EV, en lugar de incrementarlos.

87. China recuerda que la evaluación de la "necesidad" comporta sopesar y confrontar los siguientes elementos: i) la importancia de los intereses o valores en juego; ii) el alcance de la contribución de la medida al logro de su objetivo; y iii) el grado de restricción del comercio que implica.<sup>63</sup>

88. Por lo que respecta al primer factor, China reitera que está de acuerdo en que mitigar el cambio climático es un objetivo importante. Las opiniones de las partes no difieren acerca de este elemento de la prueba de "necesidad". En cuanto al segundo elemento, en la sección anterior China demostró que Türkiye no ha establecido que los derechos adicionales sobre los EV contribuyan a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Ni los derechos en exceso ni los aspectos discriminatorios de los derechos adicionales contribuyen a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Los derechos en exceso aumentan el costo y reducen la oferta de los EV en el mercado turco, lo que disuade a los consumidores de dejar los vehículos con motor de émbolo. De acuerdo con la teoría de la contribución de Türkiye, la exención aplicable a los EV importados de la UE y de países que forman parte de ALC reduciría los supuestos incentivos para que la rama de producción nacional amplíe la red de carga. China también señala que, además de plantear una teoría infundada y viciada desde el punto de vista lógico, Türkiye no ha aportado argumentos ni pruebas sobre el supuesto grado de contribución de los derechos adicionales al presunto objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

89. Por último, China ha aportado argumentos y pruebas que ponen de manifiesto que los derechos adicionales sobre los EV chinos importados son muy restrictivos del comercio. Incluso con arreglo a la Decisión 10436, los derechos totales de Türkiye como mínimo duplican su consolidación arancelaria. Los derechos totales podrían ser incluso más elevados como consecuencia del derecho específico introducido en la Decisión 10436 respecto de los EV importados.

90. Como Türkiye no ha establecido la supuesta contribución de los derechos adicionales al presunto objetivo, no es estrictamente necesario que China identifique medidas alternativas que sean menos restrictivas del comercio.<sup>64</sup> No obstante, en aras de la compleción, China recuerda que ha identificado dos medidas alternativas que Türkiye podría adoptar para alcanzar su presunto objetivo.

91. La primera consiste en eliminar los derechos de aduana sobre los EV importados con independencia de su origen. China ha explicado que eliminar los derechos de aduana con independencia del origen sería compatible con las normas de la OMC porque no se excedería de las consolidaciones de Türkiye en el marco de la OMC y no sería discriminatorio.<sup>65</sup> La medida alternativa

<sup>63</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 178.

<sup>64</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.169.

<sup>65</sup> Informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.946.

contribuiría al objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, al dar a los consumidores turcos un mayor acceso a una gama más amplia de EV.<sup>66</sup> Como se ha observado antes, las pruebas presentadas por Türkiye muestran que la disponibilidad y los precios más elevados constituyen obstáculos para la adopción de los EV por los consumidores turcos. La alternativa propuesta es menos restrictiva del comercio, dado que los aranceles serían más bajos y neutrales con respecto al origen. Por último, esta alternativa no presenta dificultades en cuanto a su aplicación, teniendo en cuenta que Türkiye ya exime a las importaciones de algunos Miembros de la OMC de los aranceles.<sup>67</sup>

92. La segunda alternativa propuesta por China aborda el supuesto interés en la ampliación de la red de carga. La alternativa propuesta consiste en ofrecer incentivos fiscales a los inversores para que construyan estaciones de carga y a los consumidores para que instalen puntos de carga en sus hogares. Esta alternativa permitiría alcanzar el objetivo de política presuntamente perseguido por Türkiye sin que haya efectos desfavorables sobre el comercio, y tampoco presenta dificultades en cuanto a la aplicación.

93. Türkiye no ha establecido que los derechos adicionales sobre los EV hagan una contribución al presunto objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Al mismo tiempo, los derechos adicionales son muy restrictivos del comercio, y hay medidas alternativas razonablemente disponibles. Habida cuenta de estos factores, el Grupo Especial debería constatar que Türkiye no ha establecido que los derechos adicionales sean "necesarios" a los efectos del apartado b) del artículo XX.

### 3. *Türkiye no satisface los requisitos del apartado g)*

94. Al invocar el apartado g) en su primera comunicación escrita, Türkiye en esencia se remitió a los argumentos que había formulado en el marco del apartado b) para mostrar que los derechos adicionales guardan relación con la conservación de los recursos naturales agotables conforme al apartado g).<sup>68</sup> China ya ha refutado los argumentos planteados por Türkiye en el marco del apartado b). Los argumentos de réplica de China también ponen de manifiesto que Türkiye no ha demostrado que los derechos adicionales sobre los EV importados de China tengan una relación racional con el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, y mucho menos una "auténtica y estrecha relación de medios y fines".

95. En respuesta a las preguntas del Grupo Especial, Türkiye aduce que el trato discriminatorio concedido a las importaciones chinas guarda relación con la conservación del aire puro "porque el nivel de los derechos ayudará a la rama de producción nacional que produce EV e híbridos a afirmarse y prosperar, lo que a su vez mejorará la calidad y el alcance de la infraestructura de carga".<sup>69</sup> La afirmación de Türkiye revela sin lugar a dudas que el objetivo perseguido por Türkiye es apoyar a su rama de producción nacional. Ayudar a una rama de producción nacional a "afirmarse y prosperar" es un objetivo económico que no está relacionado con la conservación de los recursos agotables.

96. El apartado g) exige que las medidas "se apliquen conjuntamente con" restricciones a la producción o al consumo nacionales. Türkiye no identifica ninguna restricción a la producción o al consumo nacionales de EV. Türkiye tampoco identifica ninguna restricción *actual* a la producción o al consumo de vehículos de combustible fósil. Si bien Türkiye hace una breve referencia al impuesto especial de consumo y a un programa de reciclaje<sup>70</sup>, no aporta ninguna explicación o prueba acerca del modo en que restringe la producción o el consumo nacionales de vehículos de combustible fósil.

97. En su declaración inicial en la primera reunión del Grupo Especial, Türkiye no proporcionó argumentos adicionales sobre el apartado g), al margen de remitirse a las afirmaciones no justificadas de su primera comunicación escrita.<sup>71</sup> China ya ha refutado esos argumentos.

---

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.115.

<sup>69</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.73.

<sup>70</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.117.

<sup>71</sup> Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 2.17-2.18.

4. *Türkiye no fundamenta su defensa al amparo de la parte introductoria del artículo XX*

98. Como los derechos adicionales no cumplen los requisitos de los apartados b) o g), el análisis del Grupo Especial no precisa abarcar la parte introductoria. Sin embargo, en aras de la compleción, China demuestra *infra* que Türkiye no establece que los derechos adicionales satisfagan los requisitos de dicha parte.

99. De conformidad con la parte introductoria del artículo XX, Türkiye tiene prohibido aplicar los derechos adicionales sobre los EV "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". Varios grupos especiales y el Órgano de Apelación han constatado que la discriminación es arbitraria o injustificable cuando las razones dadas para la discriminación no guardan una relación racional con el objetivo de política perseguido.<sup>72</sup>

100. En su primera comunicación escrita, Türkiye pareció indicar que no prevalecen las mismas condiciones en China que en otros países en que se producen EV. Este argumento debería rechazarse.<sup>73</sup> Como observó China en la reunión del Grupo Especial, el éxito de China en lo que respecta a la producción de EV se deriva de medidas tales como objetivos estrictos de conservación de energía y reducción de emisiones, normas de eficiencia en cuanto al consumo de combustible y exoneraciones relativas a la matriculación para compradores de EV en las principales ciudades, etc. Estas políticas contribuyeron a acelerar la adopción y la innovación. En consecuencia, las razones dadas por Türkiye para la discriminación no guardan una relación racional con el objetivo de política de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Türkiye no proporciona otros argumentos o pruebas en su respuesta a la preguntas escritas del Grupo Especial.<sup>74</sup>

101. Por lo tanto, el Grupo Especial debería constatar que Türkiye no ha satisfecho los requisitos de la parte introductoria del artículo XX.

102. Por todas las razones expuestas *supra*, el Grupo Especial debería rechazar la defensa planteada por Türkiye al amparo del artículo XX b) y g).

**E. Los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos procedentes de China son incompatibles con el artículo II del GATT de 1994**

103. Los derechos adicionales impuestos por Türkiye a otros vehículos procedentes de China tal como existían en el momento del establecimiento del Grupo Especial y desde que se adoptó la Decisión 10436 son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en virtud del artículo II del GATT de 1994.

104. Como se señaló antes, Türkiye ha convenido en que el fichero LAR presentado por China refleja con exactitud sus concesiones arancelarias relativas al SA 2002.<sup>75</sup> Türkiye también ha convenido en que las tablas de correlación de la OMA proporcionan una orientación y en que "tiene en cuenta las tablas de correlación del SA de la OMA como una orientación cuando revisa su clasificación arancelaria nacional".<sup>76</sup> Además, Türkiye ha afirmado expresamente que "no discute la clasificación arancelaria de los vehículos híbridos [...] en el marco del SA 2017 o de las versiones posteriores del SA".

105. La indicación de Türkiye de que los híbridos no están abarcados por su lista porque se incorporaron en la revisión del SA 2017 es inexacta. Como explicó China en su primera comunicación escrita<sup>77</sup>, en la tabla de correlación 2017-2012 se explica que "[s]e 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". En cuanto al código 8703.70, en la tabla se indica que la nueva subpartida incluye algunos productos que antes estaban clasificados en las subpartidas 8703.31, 8703.32, 8703.33

<sup>72</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 227.

<sup>73</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.128.

<sup>74</sup> Véase la respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.67.

<sup>75</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 6 del Grupo Especial, párrafo 1.28.

<sup>76</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafos 1.29 y 1.32.

<sup>77</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 283-292, y pruebas documentales CHN-21 y 31-35.

y 8703.90. No se introdujeron cambios en las subpartidas 8703.31, 8703.32, 8703.33 y 8703.90 entre el SA 2012 y el SA 2007 o entre el SA 2007 y el SA 2002. Por tanto, las subpartidas 8703.31, 8703.32, 8703.33 y 8703.90 del SA 2012 coinciden con las subpartidas 8703.31, 8703.32, 8703.33 y 8703.90 del SA 2002.

106. El fichero LAR de Türkiye muestra indudablemente que esta dispone de aranceles consolidados respecto de una serie de productos comprendidos en las subpartidas 8703.31, 8703.32, 8703.33 y 8703.90. En concreto, todos los productos que figuran en la subpartida 8703.90 tienen un tipo consolidado del 19% o del 20% en la Lista de Türkiye y, por tanto, como una parte de los productos comprendidos en el código 8703.90 que son vehículos híbridos enchufables fue objeto de transposición a la actual subpartida 8703.70, esos productos objeto de transposición clasificados en la actual subpartida 8703.70 quedan comprendidos en el tipo consolidado de Türkiye. Además, todos los vehículos híbridos enchufables de las subpartidas específicas a nivel de 10 dígitos comprendidas en los códigos 8703.31, 8703.32 y 8703.33, con un tipo consolidado del 19% en la Lista de Türkiye, que han sido objeto de transposición a la actual subpartida 8703.70 también quedan comprendidos en el tipo consolidado de Türkiye. Por lo tanto, los híbridos enchufables abarcados por las subpartidas consolidadas de los códigos 8703.31, 8703.32, 8703.33 y 8703.90, y que ahora quedan comprendidos en la subpartida 8703.70, están sujetos a un tipo consolidado del 19% o del 20%. Türkiye no ha aportado argumentos ni pruebas que contradigan el análisis realizado *supra*.

107. Habida cuenta de las pruebas presentadas por China y considerando que Türkiye reconoce que i) el fichero LAR refleja correctamente sus consolidaciones, ii) las tablas de correlación de la OMA proporcionan una orientación para correlacionar versiones más recientes del SA con versiones anteriores y iii) China ha enunciado correctamente la clasificación arancelaria de los vehículos en cuestión en el marco del SA 2017 y de versiones posteriores del SA, el Grupo Especial debería constatar que Türkiye ha consolidado sus aranceles correspondientes a otros vehículos. China recuerda que en su argumentación sigue el mismo enfoque que siguió el grupo especial en *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*.<sup>78</sup>

108. Por lo que respecta a los vehículos híbridos, Türkiye reiteró el argumento de que no dispone de consolidaciones porque está en proceso de transposición de su lista.<sup>79</sup> El mismo argumento fue rechazado por el grupo especial que se ocupó del asunto *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*. Contrariamente a lo que afirma, Türkiye ha consolidado los aranceles correspondientes a los vehículos híbridos y los derechos adicionales sobre los vehículos híbridos procedentes de China exceden de esas consolidaciones.<sup>80</sup>

109. En su primera comunicación escrita, China aportó argumentos y pruebas que demuestran *prima facie* que los derechos adicionales y los derechos totales impuestos por Türkiye a otros vehículos en el momento del establecimiento del Grupo Especial exceden de las consolidaciones arancelarias de Türkiye.<sup>81</sup> Türkiye no ha cuestionado la exactitud de los niveles arancelarios identificados por China en su primera comunicación escrita.

110. En su primera comunicación escrita, China adujo que, en caso de que el Grupo Especial constataste que los derechos adicionales no son derechos de aduana propiamente dichos, debería constatar que son DDC prohibidos por la segunda frase del artículo II.1 b).<sup>82</sup> Este argumento subsidiario se aplicaría no solo a los derechos adicionales de Türkiye tal como existían en el momento del establecimiento del Grupo Especial, sino también a los derechos adicionales posteriores a la adopción de la Decisión 10436. Como Türkiye no consignó los derechos adicionales en su Lista, si el Grupo Especial constata que los derechos adicionales sobre otros vehículos importados de China son DDC, debe constatar que los derechos adicionales son incompatibles con la segunda frase del artículo II.1 b).

<sup>78</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 290.

<sup>79</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 2.25-2.26.

<sup>80</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 281-295.

<sup>81</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 293-295, y prueba documental CHN-35.

<sup>82</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 296-298.

**F. Türkiye no justifica los derechos adicionales sobre otros vehículos al amparo de los apartados b) y g) del GATT de 1994**

*1. Apartado b) del artículo XX*

111. En el caso de los vehículos híbridos (HV), la teoría de Türkiye sobre el diseño de la medida depende del vínculo positivo que se alega entre los derechos adicionales y los supuestos incentivos para crear una red de estaciones de carga. Türkiye formula el mismo argumento con respecto a los vehículos eléctricos (EV).<sup>83</sup> China ya ha explicado que Türkiye no ha acreditado la existencia de ese vínculo. La misma deficiencia se aplica al argumento en la medida en que se refiere a los vehículos híbridos. Para evitar repeticiones, China remite al Grupo Especial a sus explicaciones anteriores.

112. Türkiye aduce que los derechos adicionales sobre los vehículos con motor de émbolo también contribuyen a sus objetivos ambientales, "ya que restringen el consumo interno de vehículos de combustible".<sup>84</sup> Türkiye no aborda el hecho de que los derechos adicionales eran aplicables únicamente a las importaciones procedentes de China.<sup>85</sup> En estas circunstancias, Türkiye tendría que explicar cómo unos derechos adicionales que solo eran aplicables a los vehículos chinos restringían el consumo de vehículos con motor de émbolo en Türkiye cuando la medida no imponía limitación alguna a la oferta de esos vehículos procedentes de todos los demás países o de productores nacionales. Türkiye no proporcionó esa explicación, ni mucho menos pruebas que la respaldaran. Türkiye tampoco explica cómo contribuyen al objetivo los derechos adicionales desde la adopción de la Decisión 10436 a pesar del hecho de que exime a las importaciones procedentes de socios en el marco de la Unión Aduanera o ALC.

113. China reitera que está de acuerdo en la importancia del objetivo de mitigar el cambio climático. Dicho esto, incluso en el supuesto, a efectos de argumentación, de que el Grupo Especial constataste que las medidas están diseñadas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, Türkiye no demuestra que las medidas sean "necesarias".

114. En lo que se refiere a los vehículos con motor de émbolo, Türkiye alega que los derechos adicionales hacen una contribución importante "a la eliminación gradual de la producción y venta de vehículos nuevos propulsados por combustibles fósiles".<sup>86</sup> Sin embargo, los derechos más elevados sobre los vehículos con motor de émbolo chinos no limitan la producción turca de esos vehículos ni las importaciones procedentes de países que no están sujetos a los derechos adicionales. Türkiye no ha identificado el mecanismo a través del cual los derechos adicionales sobre las importaciones procedentes de un país reducen la producción nacional en el país importador y en otros países que no están sujetos a los derechos adicionales. Una deficiencia similar se aplica al consumo interno. Türkiye no identifica el mecanismo a través del cual los derechos adicionales sobre los vehículos con motor de émbolo chinos reducirán el consumo de esos vehículos en Türkiye cuando los derechos adicionales no se aplican a los vehículos con motor de émbolo nacionales ni a los vehículos con motor de émbolo importados de otros países.

115. Los derechos adicionales son muy restrictivos del comercio. Los derechos adicionales se perciben además de los derechos NMF.<sup>87</sup> Los derechos adicionales también son discriminatorios.

116. Dado que Türkiye no ha acreditado la contribución de los derechos adicionales al supuesto objetivo de política pública, China no está obligada a identificar medidas alternativas menos restrictivas del comercio.<sup>88</sup> En cualquier caso, como se ha indicado antes, Türkiye podría eliminar los derechos de aduana sobre los EV y los HV como medida alternativa, asegurando al mismo tiempo que sus derechos de aduana sobre otros vehículos no excedan de sus consolidaciones arancelarias. Otras medidas alternativas podrían incluir limitar el número de días de la semana en que los conductores pudieran utilizar vehículos de combustión o limitar su acceso a determinadas zonas. Esas restricciones desalentarían el uso de vehículos de combustión. Estas medidas alternativas serían compatibles con las normas de la OMC y alcanzarían el supuesto objetivo de Türkiye de reducir

<sup>83</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.74 y 2.76.

<sup>84</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.77.

<sup>85</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 68-86.

<sup>86</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.96.

<sup>87</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 293.

<sup>88</sup> Informes del Órgano de Apelación, CE - Productos derivados de las focas, párrafo 5.169.

las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte. Además, esas medidas no plantearían dificultades de aplicación.

## 2. Apartado g) del artículo XX

117. En el marco del apartado g), Türkiye solo hace referencia a los argumentos que planteó en relación con el requisito de "necesidad" establecido en el apartado b). Como acaba de explicar China, Türkiye no ha fundamentado su defensa al amparo del apartado b). Por lo tanto, Türkiye tampoco fundamenta sus argumentos al amparo del apartado g).

118. Aunque Türkiye alega que impone restricciones a la producción nacional de vehículos de combustible, no aporta ninguna prueba de que esas restricciones estén actualmente en vigor.

119. Por otra parte, su afirmación de que sus políticas son "imparciales" no está confirmada. Los otros vehículos chinos están sujetos tanto a los derechos adicionales como a la Ley del Impuesto Especial sobre el Consumo, mientras que otros vehículos nacionales solo están sujetos a esta última.

## 3. Parte introductoria

120. China observa que los argumentos de Türkiye sobre la parte introductoria se refieren exclusivamente a los EV. Türkiye no presenta argumentos que demuestren que los derechos adicionales sobre otros vehículos procedentes de China cumplen las prescripciones de la parte introductoria.<sup>89</sup> China recuerda que, en el momento del establecimiento del Grupo Especial, los derechos adicionales se aplicaban únicamente a las importaciones procedentes de China y no a las importaciones procedentes de otros países. La Decisión 10436 exime de los derechos adicionales a las importaciones de otros vehículos procedentes de socios en el marco de la Unión Aduanera o ALC.

### **G. Ni el artículo XXIV ni la Cláusula de Habilitación justifican la exención de los derechos adicionales**

121. En su respuesta a las preguntas del Grupo Especial, Türkiye ha insinuado que la exención de determinados países de los derechos adicionales está justificada al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación.<sup>90</sup> Sin embargo, Türkiye aún no ha presentado argumentos que apoyen su defensa. En la medida en que Türkiye trata de justificar la exención al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación, le corresponde la carga de establecer que cumple las prescripciones de esas disposiciones. Hasta que lo haga, al Grupo Especial le está vedado aplicar el artículo XXIV o la Cláusula de Habilitación para justificar el incumplimiento del artículo I.1 por Türkiye.<sup>91</sup>

122. Dado que Türkiye no ha invocado ninguna otra disposición, no es necesario que el Grupo Especial examine el artículo XXIV o la Cláusula de Habilitación con respecto al trato menos favorable de los EV y otros vehículos chinos existente en el momento del establecimiento del Grupo Especial. Además, puesto que Türkiye no ha acreditado *prima facie* que la exención para los países participantes en ALC satisface las prescripciones del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación, el Grupo Especial puede no aplicar el artículo XXIV o la Cláusula de Habilitación al trato menos favorable dado a los EV y otros vehículos chinos en la Decisión 10436.

### **H. El sistema de certificado de permisos de importación es incompatible con el artículo I.1 del GATT de 1994**

123. El IPLS de Türkiye es incompatible con la obligación de trato de la nación más favorecida establecida en el artículo I.1 del GATT de 1994. China presentó en su primera comunicación escrita argumentos y pruebas suficientes para acreditar *prima facie* la incompatibilidad con el artículo I.1. Türkiye no discute que el IPLS es incompatible con el artículo I.1.

<sup>89</sup> Véase la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.122-2.130.

<sup>90</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, nota 23.

<sup>91</sup> Véase el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Productos agrícolas II*, párrafo 129; véase también el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafo 7.511.

## I. El IPLS es incompatible con el artículo XI.1 del GATT de 1994

124. El IPLS también es incompatible con la prohibición de las restricciones a la importación establecida en el artículo XI.1 del GATT de 1994. Los argumentos de Türkiye no refutan la acreditación *prima facie* de China. De hecho, aunque Türkiye en ocasiones se equivoca, en esencia ha reconocido los efectos limitativos del IPLS.

125. Al responder a las preguntas del Grupo Especial, Türkiye sugiere que "el centro de gravedad de la medida IPLS es su dimensión de medida interna (aplicada dentro de la frontera)".<sup>92</sup> El requisito de solicitar y obtener un permiso de importación es una condición para la importación. Como se ha señalado anteriormente, la propia Türkiye ha caracterizado el IPLS como un sistema de concesión de licencias de importación. El artículo XI.1 abarca expresamente las licencias de importación. En efecto, inmediatamente después de alegar que el centro de gravedad es interno, Türkiye describe el IPLS como "[l]a restricción a la importación en forma de licencia de importación"<sup>93</sup>, reconociendo así de nuevo que el IPLS es una medida sobre la importación que está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo XI.1. Al describir el IPLS como una "restricción a la importación", Türkiye no solo admite que se trata de una medida "sobre la importación", también admite efectivamente que la medida es incompatible con el artículo XI.1.

126. Como se ha señalado antes, Türkiye se ha referido al IPLS como una "restricción a la importación".<sup>94</sup> Así pues, es contradictorio que Türkiye trate de aducir al mismo tiempo que el IPLS no tiene efectos limitativos. Los argumentos que ha planteado Türkiye no refutan la acreditación *prima facie* de China. Türkiye se equivoca al afirmar que los costos adicionales son insuficientes para demostrar la existencia de efectos limitativos.<sup>95</sup> Los costos adicionales limitan las oportunidades de competencia para los productos importados, como han constatado los grupos especiales anteriores.<sup>96</sup> Los efectos limitativos se manifiestan claramente en el diseño del IPLS. China no está obligada a cuantificar los efectos limitativos. Esto indica también que Türkiye no ha presentado pruebas de que se hayan concedido certificados de importación a los importadores en el marco del IPLS. La ausencia de pruebas de que se hayan concedido certificados de importación a los importadores pone de manifiesto lo gravoso y costoso que es.

127. Los argumentos de Türkiye sobre el supuesto "control" de los importadores<sup>97</sup> son erróneos y no refutan la acreditación *prima facie* de China. Como ya ha explicado China<sup>98</sup>, la sugerencia de que los importadores tienen "el control" es inexacta. Por ejemplo, la capacidad de los importadores para cumplir algunos de los requisitos en que se basa el IPLS dependerá de la disponibilidad en Türkiye de los recursos físicos y humanos necesarios, que los importadores no controlan. La falta de orientación ha creado más problemas. No se informó a los importadores de cómo y dónde presentar una solicitud para el certificado de permiso de importación.<sup>99</sup> Incluso después de que Türkiye publicara la Directiva de Aplicación, el enlace en que se suponía que los importadores debían presentar las solicitudes no funcionaba, como ha admitido Türkiye.<sup>100</sup> Todos estos factores escapan al control de los importadores. Por consiguiente, la afirmación de Türkiye de que los importadores tienen "el control" no está respaldada por el expediente.

128. El argumento de Türkiye sobre la supuesta ausencia de discriminación es igualmente erróneo.<sup>101</sup> El IPLS es discriminatorio. Türkiye ni siquiera ha negado que la medida otorga un trato menos favorable a los EV y los HV importados de China en el sentido del artículo I.1.<sup>102</sup> Además, China también ha demostrado que los requisitos en que se basa el IPLS otorgan un trato menos favorable en el sentido del artículo III.4. Así pues, la afirmación de Türkiye de que los importadores ya están obligados a establecer centros de servicios en virtud de otras reglamentaciones no es

<sup>92</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.87.

<sup>93</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.87.

<sup>94</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 1.87.

<sup>95</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.127.

<sup>96</sup> Informe del Grupo Especial, *Colombia - Puertos de entrada*, párrafos 7.274-7.275; e informes del Grupo Especial, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 6.473.

<sup>97</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.131.

<sup>98</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 62.

<sup>99</sup> Prueba documental CHN-13.

<sup>100</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.182.

<sup>101</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.135.

<sup>102</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.9-3.10.

convinciente. Como ha demostrado China<sup>103</sup>, los fabricantes nacionales no están obligados a ser propietarios de los centros de servicios, mientras que el IPLS sí exige al importador que sea propietario del centro de servicios en cuestión. En cualquier caso, el texto del artículo XI.1 no exige una demostración del trato discriminatorio. El Grupo Especial debería rechazar el intento de Türkiye de mezclar el artículo XI.1 con el examen de una disposición diferente que figura en un Acuerdo de la OMC distinto.

129. El intento de Türkiye de recurrir al supuesto objetivo de política de la medida tampoco es pertinente para el análisis en el marco del artículo XI.1.<sup>104</sup> Una vez más, la cuestión pertinente a los efectos del análisis en el marco del artículo XI.1 es si la medida tiene "efectos limitativos". El objetivo de política de la medida no forma parte del análisis en el marco del artículo XI.1.

**J. Los requisitos en que se basa el IPLS son incompatibles con el artículo III.4 del GATT de 1994**

*1. Los EV y los HV chinos son "similares" a los EV y los HV turcos*

130. China ha demostrado que en la Notificación 2025/7 se establecen distinciones basadas exclusivamente en el origen.<sup>105</sup> En consecuencia, cabe presumir la "similitud" entre los EV y los HV chinos, por una parte, y los EV y los HV turcos, por otra.<sup>106</sup> Türkiye no discute que los EV y los HV chinos son "similares" a los EV y los HV turcos.<sup>107</sup> Por consiguiente, el Grupo Especial debería constatar que se ha satisfecho el elemento de "similitud" de la prueba prevista en el artículo III.4.

*2. Los requisitos en que se basa el IPLS están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo III.4*

131. China ha demostrado que los requisitos en que se basa el IPLS son leyes, reglamentos o prescripciones que modifican las condiciones de competencia de los EV y los HV chinos en el mercado turco en el sentido del artículo III.4. Türkiye no discute que los requisitos en que se basa el IPLS están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo III.4.<sup>108</sup>

*3. Los requisitos en que se basa el IPLS otorgan un trato menos favorable a los EV y los HV chinos*

132. China ha presentado argumentos y pruebas suficientes para acreditar *prima facie* que los requisitos subyacentes modifican las condiciones de competencia en el mercado turco en detrimento de los EV y los HV chinos.<sup>109</sup> Los argumentos y las pruebas de China han incluido la demostración de lo siguiente:

- Los EV y los HV chinos solo pueden venderse en Türkiye después de que el "propio importador" haya establecido 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas. En cambio, los EV y los HV de producción nacional pueden venderse en

<sup>103</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 72.

<sup>104</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.135.

<sup>105</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 201-209. China también examinó en su primera comunicación escrita los factores de "similitud" habituales (primera comunicación escrita de China, párrafos 105-109). China observa, a este respecto, que el estudio realizado por Deloitte presentado por Türkiye en la prueba documental TUR-29 concluyó que "[e]n cuanto a la preferencia de los consumidores por marcas nacionales o extranjeras, casi la mitad de los consumidores encuestados están satisfechos con ambas, siempre que el vehículo satisfaga sus necesidades" (prueba documental TUR-29, página 18).

<sup>106</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Automóviles*, párrafo 7.174; informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, nota 246 al párrafo 6.164; informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.139; e informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.23.

<sup>107</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72.

<sup>108</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.72; y respuesta de Türkiye a la pregunta 36 del Grupo Especial, párrafo 2.33.

<sup>109</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.75.

Türkiye si hay 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas, *con independencia de quién posea esas estaciones de servicio*.<sup>110</sup>

- La ausencia de una prescripción equivalente para los EV y los HV turcos de que se establezca, por cada marca, un centro de llamadas con un mínimo de 40 empleados.<sup>111</sup>
- Los EV y los HV chinos están sujetos a prescripciones en materia de baterías que no se aplican a los EV y los HV turcos.<sup>112</sup>
- Se aplican prescripciones en materia de competencia más flexibles en relación con los EV y los HV turcos.<sup>113</sup>
- Las sanciones en relación con los EV y los HV turcos son considerablemente más indulgentes.<sup>114</sup>
- Se aplican prescripciones más gravosas en relación con la designación de un representante autorizado.<sup>115</sup>

#### **K. El IPLS es incompatible con el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC**

133. La indicación de Türkiye de que las consecuencias del IPLS para las inversiones son "incidentales" no es creíble.<sup>116</sup> El establecimiento de 20 centros de servicios y un centro de llamadas por cada marca son requisitos obligatorios del IPLS. Hacer esas inversiones es una condición obligatoria que un importador debe cumplir antes de solicitar un certificado de permiso de importación para importar EV o HV en Türkiye. La exención del IPLS está supeditada al establecimiento de instalaciones de fabricación en Türkiye. Türkiye no ha negado que se trata de condiciones obligatorias para la importación. Por lo tanto, gastar dinero en Türkiye es un requisito fundamental impuesto por el IPLS a los importadores y dista mucho de ser "incidental".

134. Por último, Türkiye aduce que el IPLS no es una de las medidas que figuran en la Lista ilustrativa del Anexo del Acuerdo sobre las MIC. Sin embargo, como se desprende claramente de su nombre, la Lista ilustrativa solo expone ejemplos y no es exhaustiva.<sup>117</sup>

135. Además, China ha demostrado que el IPLS es incompatible con el artículo XI.1 del GATT de 1994 y que los requisitos en que se basa el IPLS son incompatibles con el artículo III.4 del GATT de 1994. De ello se desprende que Türkiye actúa de manera incompatible con el artículo 2.1 al aplicar una MIC que es incompatible con esas disposiciones del GATT. Türkiye no discute que esta es la consecuencia necesaria en el marco del artículo 2.1.<sup>118</sup>

#### **L. Türkiye actúa de manera incompatible con el artículo X.3 a) del GATT de 1994**

136. Türkiye incurre en error al aducir que el ámbito de aplicación del artículo X.3 a) se limita a los actos discrecionales de un organismo.<sup>119</sup> Esta perspectiva del ámbito de aplicación del artículo X.3 a) es demasiado restrictiva. Los grupos especiales anteriores han constatado, entre otras cosas, que un instrumento jurídico que da efecto a otro instrumento jurídico<sup>120</sup>, así como las definiciones, directrices o normas<sup>121</sup>, pueden ser impugnados al amparo del artículo X.3 a).

<sup>110</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 218; y declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 72.

<sup>111</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 74.

<sup>112</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 215; y declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 76-80.

<sup>113</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 73.

<sup>114</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 81.

<sup>115</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 82-83.

<sup>116</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 38 del Grupo Especial, párrafo 2.36.

<sup>117</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Canadá - Energía renovable / Canadá - Programa de tarifas reguladas*, párrafo 5.22.

<sup>118</sup> Véase la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.142-3.149.

<sup>119</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.157.

<sup>120</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 200.

<sup>121</sup> Informes del Grupo Especial, *China - Materias primas*, párrafos 7.745-7.746.

137. Türkiye también incurre en error al exigir una "estructura". Contrariamente a la posición de Türkiye, el artículo X.3 a) no exige una "estructura del proceso de formulación de decisiones a lo largo del tiempo".<sup>122</sup> Türkiye interpreta erróneamente la importancia de una declaración aislada del grupo especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*. Otros grupos especiales han formulado constataciones en el marco del artículo X.3 a) sin exigir una "estructura del proceso de formulación de decisiones a lo largo del tiempo", lo que confirma que no existe tal prescripción en el artículo X.3 a).<sup>123</sup>

138. Contrariamente a lo que afirma Türkiye, esos aspectos de la aplicación por Türkiye de la Notificación no se centran en el contenido sustantivo de las notificaciones. La Directiva de Aplicación, como su nombre da a entender, aplica las notificaciones y, por lo tanto, constituye una "aplicación" a los efectos del artículo X.3 a). Como han explicado grupos especiales anteriores, "[l]a aplicación que puede ser impugnada al amparo del párrafo 3 a) del artículo X abarca tanto la manera en que se aplican los instrumentos jurídicos a que se refiere ese párrafo en determinados casos como los instrumentos jurídicos que regulan esa aplicación".<sup>124</sup> La propia Türkiye admite que "[s]egún la jurisprudencia firmemente arraigada, la forma de aplicación puede reflejarse en ... una medida escrita de aplicación general".<sup>125</sup> Sin embargo, Türkiye trata de introducir la salvedad de que el contenido de la medida escrita debe ser "de carácter administrativo". Sin embargo, el artículo X.3 a) no recoge tal prescripción. La sugerencia de Türkiye introduciría en el artículo X.3 a) una doble prescripción de "aplicación" que no figura en él, ya que la medida no solo tendría que guardar relación con la aplicación de otro instrumento jurídico, sino que también tendría que tener un contenido de carácter administrativo. Türkiye vuelve a interpretar el artículo X.3 a) en el sentido de que incluye prescripciones adicionales que no figuran en él. En resumen, la Directiva de Aplicación, incluido su contenido sustantivo, puede ser debidamente impugnada al amparo del artículo X.3 a).

139. Türkiye ha aducido que aceptar obligaciones futuras desconocidas es "perfectamente normal".<sup>126</sup> No obstante, este argumento no aborda el hecho de que no se hayan identificado las obligaciones vigentes que el importador debe asumir. Además, no es razonable exigir a un importador que asuma *ex ante* el compromiso general de aceptar prescripciones futuras desconocidas. El argumento de Türkiye de que el compromiso es "únicamente una confirmación de que el importador entiende sus obligaciones derivadas de las disposiciones por lo demás aplicables de la legislación turca" tampoco es convincente.<sup>127</sup> La Directiva de Aplicación no identifica cuáles son las "disposiciones aplicables de la legislación turca", como tampoco lo hace Türkiye. En la medida en que Türkiye alega que las disposiciones son las del Reglamento relativo al Control de los Residuos de Baterías y Acumuladores, China ya ha demostrado que ambos no coinciden por completo.

#### **M. Türkiye no fundamenta su defensa al amparo del artículo XX d)**

140. Como parte que invoca las excepciones generales, corresponde a Türkiye la carga de establecer que el IPLS satisface cada una de las prescripciones del artículo XX d). Türkiye ha alegado que el IPLS es necesario para lograr la observancia de los artículos 1 y 58 de su Ley de Protección de los Consumidores (LCP). Por consiguiente, Türkiye debe establecer que el IPLS: i) está diseñado para lograr la observancia de los artículos 1 y 58 de la LCP; ii) es "necesario" para lograr tal observancia; y iii) satisface las prescripciones de la parte introductoria del artículo XX.

141. La afirmación de Türkiye de que el IPLS está diseñado para lograr la observancia de los artículos 1 y 58 de la LCP no es convincente.

142. Como señaló China en la audiencia, el artículo 1 de la LCP establece la finalidad de la Ley. No contiene ninguna obligación o prescripción. Por lo tanto, el artículo 1 "no puede considerarse una ley o un reglamento a los efectos del artículo XX d)".<sup>128</sup> Türkiye no ha refutado el argumento de

<sup>122</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.157.

<sup>123</sup> Véanse, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.1041-7.1063; y el informe del Grupo Especial, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)* (artículo 21.5 - Filipinas), párrafos 7.897-7.935.

<sup>124</sup> Informe del Grupo Especial, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 7.886.

<sup>125</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 41 del Grupo Especial, párrafo 2.48.

<sup>126</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.175.

<sup>127</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.177.

<sup>128</sup> Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Materias primas*, párrafo 7.

China con respecto al artículo 1. Así pues, el Grupo Especial debería desestimar este aspecto de la defensa de Türkiye.

143. China también presentó una comparación de los requisitos en que se basa el IPLS, por una parte, y las obligaciones *específicas* previstas en el artículo 58. Esta comparación muestra claramente que los requisitos en que se basa el IPLS no están diseñados para lograr la observancia del artículo 58 de la LCP.

144. Por ejemplo, el artículo 58 no exige a los importadores que establezcan al menos 20 estaciones de servicio autorizadas en siete regiones geográficas. De hecho, el artículo 58(4) establece expresamente que los importadores "podrán hacer uso de las estaciones de servicio o las organizaciones de servicios existentes". Por lo tanto, dado que el artículo 58 no exige a los importadores que establezcan ellos mismos estaciones de servicio autorizadas, ni mucho menos 20 de ellas como mínimo en siete regiones geográficas, no puede decirse que el IPLS logre la observancia de obligaciones específicas previstas en el artículo 58. Este no es un caso en el que la LCP establezca una prescripción general y el IPLS aporte mayor precisión. En cambio, en este caso las prescripciones son diferentes. En consecuencia, no puede considerarse que el IPLS logre la observancia de las prescripciones del artículo 58. Más bien, el IPLS modifica los requisitos para los importadores.

145. China está de acuerdo en que la protección del consumidor es un objetivo de política importante. Sin embargo, Türkiye no ha demostrado que el IPLS contribuya a lograr la observancia de los artículos 1 y 58.

146. Como se ha indicado antes, el IPLS no está diseñado para "lograr la observancia" de los artículos 1 y 58 de la LCP. China ha explicado que el artículo 1 no contiene obligaciones y, por lo tanto, no es una ley o reglamento comprendido en el ámbito de aplicación del apartado d). China también ha explicado que el artículo 58 no impone los requisitos que se incluyen en el IPLS, de manera que este último no puede lograr la observancia de los primeros. Además, como China ha explicado *supra*, el único criterio utilizado para imponer el IPLS es que los productos se importen de un país que no sea un asociado en uniones aduaneras/ALC. La discriminación entre los EV y los HV importados de socios en uniones aduaneras/ALC y de países que no son socios en uniones aduaneras/ALC, la discriminación entre los EV y los HV importados de países que no son socios en uniones aduaneras/ALC y los EV y los HV nacionales y la restricción cuantitativa no atienden a ninguna diferencia relativa a la protección del consumidor. Además, todos los fabricantes de países que no son socios en uniones aduaneras/ALC reciben el mismo trato, sin que se tengan en cuenta las diferencias entre ellos. Lo mismo cabe decir de los fabricantes de los socios en uniones aduaneras/ALC.

147. De hecho, incluso si se aceptara tal cual la alegación de Türkiye de que los requisitos en que se basa el IPLS "reflejan" las prescripciones del Reglamento relativo a los Servicios Posventa, seguiría siendo insuficiente para demostrar la contribución del IPLS al logro de la observancia del artículo 58. Esto se debe a que el IPLS sería simplemente una duplicación, y Türkiye no habría demostrado la contribución específica hecha por el IPLS al logro de la observancia.

148. Habida cuenta de que Türkiye no ha establecido que el IPLS y los requisitos en que se basa hagan una contribución al logro de la observancia de los artículos 1 y 58 de la LCP, no es necesario que China identifique medidas alternativas razonablemente disponibles que sean menos restrictivas del comercio. No obstante, para ser exhaustiva, China observa que la LCP incluye sus propias disposiciones en materia de observancia, y que el artículo 77 10) b) establece sanciones concretas por incumplimiento del artículo 58.<sup>129</sup> Además, el artículo 77 10) b) establece expresamente que esas sanciones podrán aplicarse tanto a los importadores como a los fabricantes. Puesto que las sanciones son neutrales respecto del origen, la medida sería compatible con las normas de la OMC. Además, dado que esas sanciones están destinadas específicamente a hacer cumplir el artículo 58, lógicamente contribuirán en la misma medida o en medida mayor al objetivo supuestamente perseguido por Türkiye. Por último, dado que esas sanciones ya están previstas en la LCP, no hay dificultades en cuanto a su aplicación. Türkiye tampoco ha identificado ninguna dificultad concreta.

---

<sup>129</sup> Prueba documental TUR-37.

Por consiguiente, Türkiye podría utilizar los mecanismos de observancia previstos en la LCP como alternativa al sistema de certificado de permisos de importación y sus requisitos.<sup>130</sup>

149. La parte introductoria del artículo XX prohíbe a Türkiye aplicar el IPLS y los requisitos en que se basa "en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones". Türkiye no ha demostrado que la distinción entre las importaciones y los importadores de socios en un ALC y una unión aduanera y las importaciones y los importadores de países que no son socios en un ALC y una unión aduanera no sea arbitraria o injustificable.

**N. Türkiye no ha establecido que el trato discriminatorio que da el IPLS a los vehículos importados chinos esté justificado por el artículo XXIV del GATT de 1994**

150. Türkiye fracasa en su tentativa de establecer que el trato discriminatorio que da el IPLS a los vehículos chinos está justificado por el artículo XXIV del GATT de 1994. Türkiye no ha demostrado que el IPLS se introdujera con ocasión del establecimiento de su unión aduanera y sus zonas de libre comercio, ni ha demostrado que si no se hubiera permitido a Türkiye introducir la medida en litigio se habría impedido el establecimiento de la unión aduanera o de esas zonas de libre comercio. China también demuestra que la prueba propuesta por Türkiye no tiene respaldo en el texto o el contexto del artículo XXIV.

151. Al analizar la aplicabilidad del artículo XXIV, es importante que el Grupo Especial tenga presente que no se trata de un caso de liberalización a través de una unión aduanera o una zona de libre comercio. El IPLS no es una medida que existiera antes de que Türkiye negociara su unión aduanera o sus zonas de libre comercio. Türkiye no limitó la aplicación del IPLS a raíz de un programa de liberalización en el marco de la unión aduanera o de esas zonas de libre comercio. Más bien, el IPLS es un nuevo obstáculo que Türkiye adoptó contra terceros países. Por lo tanto, dista mucho del tipo de liberalización que se quiso estuviera abarcada por el artículo XXIV. En ningún momento se pretendió que el artículo XXIV justificara nuevos obstáculos contra países que no son socios en uniones aduaneras o zonas de libre comercio.

152. China señala además que Türkiye presenta exenciones del IPLS que no guardan relación con su unión aduanera o sus zonas de libre comercio, lo que socava aún más la alegación de Türkiye de que el artículo XXIV se aplica en este caso.

153. Türkiye sostiene además que la aceptación de los requisitos del asunto *Turquía - Textiles* "congelaría" la liberalización del comercio entre las partes en los ACR en el nivel prevaleciente en el momento de su establecimiento.<sup>131</sup> Las preocupaciones de Türkiye están fuera de lugar. El IPLS, la medida en litigio en el presente asunto, no es "liberalizador". Por el contrario, el IPLS es una nueva restricción introducida por Türkiye en 2023 sobre las importaciones procedentes de China y de los países que no son socios en el marco de la Unión aduanera o zonas de libre comercio. No hay nada en el IPLS que implique una mayor liberalización en el contexto de su unión aduanera o sus zonas de libre comercio existentes.

154. Como exige la parte introductoria del artículo XXIV.5, Türkiye debe demostrar que: i) la medida en litigio se introdujo con ocasión del establecimiento de una unión aduanera o una zona de libre comercio; y ii) si no se le hubiera permitido introducir la medida en litigio se habría impedido el establecimiento de esa unión aduanera o zona de libre comercio. El Órgano de Apelación subrayó que la defensa al amparo del artículo XXIV "sólo es posible cuando se satisfacen [las] dos condiciones".<sup>132</sup> Los grupos especiales "debe[n] requerir a la parte de que se trate que pruebe que se han cumplido ambas condiciones".<sup>133</sup> Ninguna de las condiciones se ha cumplido en este caso.

155. La exención de IPLS no se introdujo con ocasión del establecimiento de la zona de libre comercio de Türkiye con la AELC y el Reino Unido o de la unión aduanera con la UE. Por lo tanto, no se habría impedido el establecimiento de esas zonas de libre comercio y esa unión aduanera si no se hubiera permitido a Türkiye introducir la medida en litigio. Corresponde a Türkiye la carga de

<sup>130</sup> Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafo 7.803.

<sup>131</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, párrafo 2.92.

<sup>132</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 58.

<sup>133</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 59.

justificar la medida al amparo del artículo XXIV.5<sup>134</sup>, y no ha satisfecho esa carga. En consecuencia, el Grupo Especial debería rechazar la defensa de Türkiye.

**O. Türkiye no ha fundamentado su defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación**

156. Con la excepción del ALC con Egipto, Türkiye no ha notificado ningún ALC de conformidad con el párrafo 4 a) de la Cláusula de Habilitación.<sup>135</sup> Türkiye aduce que la notificación no puede ser determinante en cuanto a la disposición que puede invocarse en la solución de diferencias.<sup>136</sup> Sin embargo, la disposición en virtud de la cual las partes en un ALC eligen notificar el ALC sin duda debe reflejar el entendimiento de la partes de que el ALC se negoció en el marco de esa disposición. Türkiye no ha presentado ninguna prueba de que cometiera un error o de que desde entonces haya tratado de corregir su notificación. Además, en la mayoría de esos ALC se afirma expresamente que se establece una zona de libre comercio conforme al artículo XXIV y no se hace referencia a la Cláusula de Habilitación.<sup>137</sup> El hecho de que las partes incluyan esa disposición refleja su entendimiento común de que estaban procediendo con arreglo al artículo XXIV. No hay base alguna para inferir que estaban en cambio procediendo con arreglo a la Cláusula de Habilitación. Türkiye no puede tratar de modificar *ex post* ese entendimiento y hacerlo unilateralmente. Además, Türkiye no puede tratar ahora de justificar el IPLS sobre la base de la Cláusula de Habilitación cuando no se basó en la Cláusula de Habilitación para negociar esos ALC y cuando dichos acuerdos no se han notificado de conformidad con el párrafo 4 a) de la Cláusula de Habilitación.

**P. El Grupo Especial debería rechazar el argumento de Türkiye sobre la jurisdicción relativo al artículo I.1**

157. Türkiye se basa en el informe del Órgano de Apelación en la diferencia *CE - Preferencias arancelarias* para apoyar su objeción. Sin embargo, el análisis del Órgano de Apelación en aquel asunto no respalda la posición de Türkiye en este caso. En primer lugar, como han señalado anteriormente China y varios terceros, el razonamiento del Órgano de Apelación en *CE - Preferencias arancelarias* se centró en el carácter específico de la medida en litigio. La diferencia se refería a las preferencias otorgadas por la UE a los países en desarrollo en el marco de su Sistema Generalizado de Preferencias. La medida en litigio en la presente diferencia no es un sistema de preferencias para los países en desarrollo y difiere significativamente de esos sistemas. En contraste con el sistema de preferencias examinado en *CE - Preferencias arancelarias*, el IPLS impone obligaciones a los Miembros de la OMC que no están exentos de la medida. Por otra parte, la discriminación favorece a varios Miembros desarrollados, entre ellos la Unión Europea.

158. En segundo lugar, la disposición de la Cláusula de Habilitación en cuestión es este caso no es la misma que en *CE - Preferencias arancelarias*. En la presente diferencia, Türkiye invoca el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación, mientras que, en el asunto *CE - Preferencias arancelarias*, el Órgano de Apelación se ocupó del párrafo 2 a), "que se refiere a los esquemas SGP". El análisis del Órgano de Apelación se centraba claramente en los sistemas de preferencias comprendidos en el párrafo 2 a)<sup>138</sup> y no tenía por objeto abarcar otras disposiciones de la Cláusula de Habilitación.<sup>139</sup> En tercer lugar, en este caso no hay pruebas de que China hubiera quedado advertida de que Türkiye tuviera la intención de plantear la Cláusula de Habilitación como defensa. De hecho, Türkiye había formulado efectivamente declaraciones que sugerían lo contrario.

159. En cuanto al artículo XXIV, no hay ningún fundamento para la objeción de Türkiye relativa a la jurisdicción. China planteó debidamente su alegación al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994 de conformidad con los artículos 6 y 7 del ESD. Está firmemente establecido que corresponde al demandado plantear cualquier defensa.<sup>140</sup> Türkiye no identifica ningún apoyo textual en el

<sup>134</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Textiles*, párrafo 9.57.

<sup>135</sup> Prueba documental CHN-42.

<sup>136</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 46 del Grupo Especial, párrafo 2.56.

<sup>137</sup> Véanse, por ejemplo, los ALC de Türkiye con Malasia, Chile y Mauricio.

Pruebas documentales CHN-43, CHN-44 y CHN-45.

<sup>138</sup> Véase el informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 113-114 y 116-118.

<sup>139</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Brasil - Tributación*, párrafo 5.362 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 117).

<sup>140</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

artículo XXIV ni en el ESD que respalde su afirmación errónea de que la parte reclamante debe incluir el artículo XXIV en su solicitud de grupo especial.

**Q. Conclusión**

160. Por las razones antes expuestas, China solicita respetuosamente que el Grupo Especial constate que las medidas de Türkiye son incompatibles con los artículos I.1, II.1 a) y b), XI.1, X.3 a) y III.4 del GATT de 1994, y el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC.

161. Conforme a lo dispuesto en el artículo 19.1 del ESD, China solicita además que el Grupo Especial recomiende que Türkiye ponga las medidas en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre las MIC.

## ANEXO B-2

### RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE TÜRKİYE

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Esta diferencia se refiere aparentemente a una serie de medidas adoptadas por Türkiye para regular el sector de los vehículos automóviles. Sin embargo, en realidad, esta diferencia se refiere a cuestiones sistémicas que afectan a la esencia de la capacidad y el margen de actuación de un Miembro de la OMC en el marco de las normas de la OMC para adoptar medidas relacionadas con el comercio a fin de cumplir sus objetivos climáticos y objetivos ambientales de otro tipo a largo plazo, en particular en su sector de los vehículos automóviles. El margen de actuación para cumplir estos objetivos fundamentales es especialmente importante cuando, como en este caso, un Miembro en desarrollo de la OMC importador se enfrenta a una entrada de importaciones que asfixian su capacidad para llevar a cabo una transición verde, tanto en la producción como en la adopción por los consumidores de vehículos automóviles que utilizan combustibles alternativos.

1.2 En los últimos decenios, el mundo se ha enfrentado a las consecuencias del cambio climático y la degradación del medio ambiente. Türkiye también ha tenido que aceptar la urgencia de proteger sus recursos naturales. Las políticas ambientales de Türkiye han evolucionado considerablemente con el tiempo, atendiendo tanto a sus prioridades nacionales como a sus compromisos internacionales.

1.3 El enfoque de Türkiye está determinado por una rápida industrialización, urbanización y cada vez mayor conciencia de que el desarrollo sostenible es crucial para el bienestar de las generaciones futuras. En este contexto, uno de los principales aspectos de la industrialización de Türkiye ha sido su sector de los vehículos. Este sector ha experimentado un crecimiento sustancial en los últimos decenios y actualmente desempeña una función esencial en la economía del país, creando empleo, contribuyendo a las exportaciones y configurando el desarrollo urbano. Sin embargo, con el aumento de la propiedad de vehículos y la ampliación de las redes de carreteras, el impacto ambiental también se ha vuelto más pronunciado. El sector del transporte se ha convertido en una de las principales fuentes de contaminación atmosférica en Türkiye, y contribuye significativamente a las emisiones de carbono. Estas preocupaciones ambientales han llevado al Gobierno a adoptar políticas encaminadas a frenar la contaminación y promover alternativas sostenibles en el sector del automóvil.

1.4 En respuesta al impacto ambiental de la industrialización del sector de los vehículos, Türkiye se ha centrado cada vez más en integrar tecnologías más limpias, como los vehículos eléctricos (EV) y los automóviles híbridos, en su estrategia nacional. El Gobierno ha introducido incentivos para la producción y venta de EV, junto con nuevas infraestructuras, como las estaciones de carga de vehículos eléctricos.

1.5 Pese a estos esfuerzos, la transición hacia un sector de transporte más verde se enfrenta a varios desafíos. Entre ellos figuran los elevados costos, el limitado conocimiento de los consumidores y la posición dominante de los vehículos con motor de émbolo tradicionales. Las medidas impugnadas en esta diferencia forman parte de un amplio conjunto de políticas para lograr la industrialización de los EV de Türkiye. Türkiye, al igual que otros Miembros de la OMC, no puede depender exclusivamente de las importaciones de tecnología verde (incluidos los EV y los vehículos híbridos) para alcanzar sus objetivos climáticos. Antes bien, Türkiye necesita desarrollar una rama de producción de EV propia si quiere lograr una transición verde real y sostenible en su territorio.

1.6 Los aranceles específicos sobre las importaciones de tecnología verde, como los EV y los automóviles híbridos, constituyen un instrumento de política legítimo para acelerar la innovación ambiental en el país y el desarrollo de una industria nacional de EV y cumplir al mismo tiempo objetivos climáticos esenciales. Los aranceles específicos sobre los vehículos con motor de émbolo también contribuirán a los objetivos ambientales de Türkiye, ya que restringen el consumo interno de vehículos de combustible. En este contexto, China representa un especial desafío para el logro de la transición verde de la industria del automóvil turca: China es con diferencia la mayor fuente individual de importaciones de EV procedentes de interlocutores no copartícipes en ALC en Türkiye. Ha adoptado sistemáticamente medidas de política industrial dirigidas a la producción de EV, en

particular subvenciones sustantivas que han creado un exceso de capacidad, posición dominante y distorsiones en los mercados mundiales. Incluso las economías desarrolladas, como los Estados Unidos, el Canadá y la UE, han tenido que abordar esta cuestión por medio de medidas específicas. Por consiguiente, es natural que los derechos de aduana adicionales de Türkiye reflejen una preocupación por las importaciones de EV procedentes de fuentes distintas de los países socios estratégicos, entre ellas China. La inundación del mercado por las importaciones de EV procedentes de estas fuentes impide el desarrollo de la rama de producción de EV turca y la necesaria transición verde del sector del transporte. La dependencia excesiva de las importaciones de EV socava la capacidad nacional de controlar este sector estratégico, lo que puede crear vulnerabilidades en las cadenas de suministro y el progreso tecnológico. Por todas estas razones, la impugnación por China de los derechos adicionales de Türkiye debe rechazarse.

1.7 Otro aspecto de este caso se refiere a la capacidad de un Miembro en desarrollo importador de exigir efectivamente el cumplimiento de su reglamentación interna, especialmente la legislación sobre la protección de los consumidores, en particular por medio de medidas adoptadas en la frontera. Por esta razón, la impugnación por China del sistema de concesión de permisos de importación (IPLS) de Türkiye debe rechazarse. El IPLS es un medio legítimo para garantizar la protección de los consumidores y la seguridad de los consumidores, en un ámbito en que las tecnologías novedosas plantean riesgos poco conocidos hasta ahora y requieren tanto la intervención gubernamental como un grado determinado de cautela y cuidado por parte de los fabricantes y los importadores para garantizar la seguridad de sus productos y el debido respeto de los derechos de los consumidores.

1.8 El IPLS está destinado a colmar la brecha en la protección de los consumidores entre los vehículos eléctricos e híbridos importados y fabricados a nivel local. Contrariamente a lo que afirma China, el IPLS no impone ninguna nueva obligación a los importadores y sus productos. Antes bien, simplemente reafirma las obligaciones que ya son aplicables en virtud de la legislación nacional, como el Reglamento relativo a los Servicios Posventa, así como el Reglamento de Homologación y Vigilancia del Mercado para Vehículos Automóviles (Reglamento de Homologación) y el Reglamento relativo a los Residuos de Baterías y Acumuladores, que en conjunto constituyen el marco de referencia para la protección de los consumidores, la seguridad de los productos y la protección del medio ambiente. El IPLS encaja perfectamente en el marco de política más amplio de Türkiye sobre EV y vehículos híbridos. Al garantizar que los vehículos importados y fabricados a nivel local cumplan las mismas normas de protección de los consumidores y otras normas reglamentarias, apoya la producción nacional y mantiene la igualdad de condiciones. Como parte del enfoque integrado de Türkiye, el IPLS complementa los derechos adicionales reforzando las condiciones necesarias para el desarrollo de la infraestructura y la adopción por parte de los consumidores, lo que da lugar a un amplio ecosistema de políticas coherentes.

## 2 LOS DERECHOS ADICIONALES

### 2.1 La alegación formulada por China al amparo del artículo I del GATT de 1994 es infundada

2.1 China alega que los derechos adicionales de Türkiye sobre los vehículos eléctricos, híbridos y con motor de émbolo son incompatibles con la obligación de trato de la nación más favorecida establecida en el artículo I.1 del GATT de 1994.<sup>1</sup>

2.2 En su primera comunicación escrita, China adujo que los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV son incompatibles con el artículo I.1 del GATT de 1994 porque se aplican solo a los EV procedentes de China, mientras que las importaciones procedentes de otros Miembros de la OMC están sujetas a derechos inferiores o no están sujetas a ninguno de esos derechos.<sup>2</sup> China también impugnó los derechos adicionales de Türkiye sobre otros vehículos<sup>3</sup>, alegando que Türkiye impone aranceles más elevados a los vehículos chinos que a los procedentes de otros Miembros de la OMC.<sup>4</sup> Las alegaciones de China se basaban en las medidas que estaban en vigor en el momento del

<sup>1</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 87 y 252.

<sup>2</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 87.

<sup>3</sup> China define estos "otros vehículos" como "vehículos comprendidos en las subpartidas 8703.21 a 8703.50" y "vehículos híbridos enchufables comprendidos en las subpartidas 8703.60 y 8703.70" (primera comunicación escrita de China, párrafo 252).

<sup>4</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 252-272.

establecimiento del Grupo Especial, que eran las Decisiones Presidenciales N<sup>os</sup> 3350, 3351 y 9392 de Türkiye.<sup>5</sup> Con respecto a esta alegación, Türkiye no cuestiona la incompatibilidad técnica de los derechos adicionales con el artículo I.1, pero aduce que los derechos adicionales están justificados en virtud de los artículos XX b) y XX g), como se expone *infra* en la sección 0.

2.3 A raíz de los cambios introducidos mediante la Decisión Presidencial N<sup>o</sup> 10436, China modificó el fondo de su alegación. Aunque la alegación de China sigue basándose en el artículo I.1 del GATT de 1994, China ahora impugna el hecho de que los socios de Türkiye en ACR no están sujetos a los derechos adicionales.<sup>6</sup> Por lo tanto, China solicita al Grupo Especial que formule sus constataciones con respecto a las medidas impugnadas modificadas por la Decisión Presidencial N<sup>o</sup> 10436 sobre la base de una justificación totalmente nueva y nuevos argumentos.

2.4 China solicita al Grupo Especial que formule constataciones tanto sobre la base de las medidas iniciales tal como eran en el momento del establecimiento del Grupo Especial, antes de la modificación por la Decisión Presidencial N<sup>o</sup> 10436, y sobre la base de las medidas modificadas.<sup>7</sup>

2.5 El Grupo Especial debe rechazar la solicitud de China de que se pronuncie sobre la versión inicial, ya expirada, de los derechos adicionales de Türkiye, dado que ya no están en vigor.<sup>8</sup> Türkiye y China están de acuerdo en que el grupo especial tiene jurisdicción para pronunciarse sobre las medidas modificadas, porque no cambian la esencia de las medidas iniciales y están abarcadas por la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por China. Sin embargo, contrariamente a lo que solicita China, una constatación sobre la versión anterior, expirada, de la medida no cumple ninguna finalidad útil y no contribuirá a resolver la diferencia.<sup>9</sup> También es un principio firmemente arraigado de la práctica de la OMC que, una vez que un grupo especial evalúa medidas modificadas, la formulación de constataciones sobre medidas anteriores que ya no existen "resulta[...] en un ejercicio puramente académico"<sup>10</sup> y carece de utilidad para resolver una diferencia. Por consiguiente, no es necesario pronunciarse sobre la forma inicial de las medidas. Como mínimo, le corresponde a China la carga de demostrar por qué tal resolución sería necesaria o pertinente, y qué finalidad práctica cumpliría. China no lo ha hecho. La jurisprudencia anterior sobre esta cuestión demuestra que, como norma básica, los grupos especiales se centran en las medidas modificadas y, por lo general, consideran que es innecesario pronunciarse sobre las medidas iniciales.<sup>11</sup>

2.6 En cualquier caso, para las tres categorías de vehículos, los derechos adicionales de Türkiye no son incompatibles con la obligación de trato de la nación más favorecida establecida en el artículo I.1 del GATT de 1994, porque están justificados en virtud de los artículos XX b) y XX g) del GATT de 1994, como se explica en la sección 2.3 *infra*.<sup>12</sup> Además, en respuesta a la alegación nuevamente formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994, Türkiye presenta una defensa en virtud del artículo XXIV del GATT de 1994 y en virtud de la Cláusula de Habilitación. Esta defensa y los argumentos de las partes relativos a esa defensa figuran en la sección 2.4 *infra*.

## **2.2 La alegación formulada por China al amparo del artículo II.1 b) del GATT es infundada**

2.7 China alega que los derechos adicionales de Türkiye sobre los vehículos eléctricos, híbridos y con motor de émbolo son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b), porque exceden del tipo consolidado establecido en la Lista de concesiones de Türkiye en la OMC.<sup>13</sup> China alega que, en consecuencia, los derechos también son incompatibles con el artículo II.1 a) del GATT de 1994.<sup>14</sup>

<sup>5</sup> Primera comunicación escrita de China, sección III. China añade otros instrumentos jurídicos a sus antecedentes fácticos (Decisiones Presidenciales 5902, 6626, 6886, 8044, 8043, 8639 y 8724), pero, o bien han sido sustituidos por las Decisiones Presidenciales citadas *supra*, o bien carecen de pertinencia fáctica para la presente diferencia.

<sup>6</sup> Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 4.

<sup>7</sup> Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 6.

<sup>8</sup> Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafo 6; y respuesta de Türkiye a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafos 1.1-1.20.

<sup>9</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.10.

<sup>10</sup> Informe del Grupo Especial, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)* (artículo 21.5 - Filipinas II), párrafo 7.473.

<sup>11</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.2.2; y declaración inicial de Türkiye en la segunda audiencia del Grupo Especial, párrafos 2.1-2.2.

<sup>12</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.5-2.6; y declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.2.

<sup>13</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 119.

<sup>14</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 144.

Con respecto a los vehículos eléctricos, la alegación de China se refiere a los productos comprendidos en las subpartidas 8703.80.10.00.21, 8703.80.10.00.29 y 8703.80.10.00.39 del SA. Con respecto a los "otros vehículos", la alegación de China se refiere a dos subconjuntos de productos: primero, los vehículos híbridos comprendidos en las subpartidas 8703.40, 8703.50, 8703.60 y 8703.70 del SA, y segundo, los vehículos con motor de émbolo tradicionales comprendidos en las subpartidas 8703.21, 8703.22, 8703.23, 8703.24, 8703.31, 8703.32 y 8703.33 del SA.<sup>15</sup> Türkiye aborda ambas categorías sucesivamente.

### 2.2.1 Alegación de China al amparo del artículo II.1 b) respecto de los vehículos eléctricos

2.8 En cuanto a los vehículos eléctricos, toda la alegación de China se basa en el supuesto incorrecto de que las líneas arancelarias de los vehículos eléctricos que figuran en las secciones de la Lista de concesiones de Türkiye numeradas 8703.80.10.00.21, 8703.80.10.00.29 y 8703.80.10.00.39 están consolidadas. En realidad, Türkiye no tiene consolidaciones arancelarias para los vehículos eléctricos.<sup>16</sup> No se cuestiona que la subpartida 8703.90 de la Lista de concesiones de Türkiye representa una categoría residual o "general".<sup>17</sup> Las expectativas legítimas en torno a una concesión están intrínsecamente vinculadas a la importancia comercial y la tecnología *tal como eran en el momento de la celebración del tratado*, no tal como son en la actualidad, tras el cambio imprevisto y fundamental en el sector de los vehículos eléctricos. El enfoque interpretativo de China carece de previsibilidad y elevaría la "neutralidad tecnológica" —aceptación de toda evolución tecnológica en la interpretación de los términos del tratado— por encima de las intenciones y expectativas de los Miembros en el momento de la celebración del tratado. Esto nunca se ha reconocido como un principio interpretativo en la OMC.<sup>18</sup> No se puede permitir que el progreso tecnológico que era totalmente imprevisible en el momento en que se contrajeron los compromisos arancelarios rompa el equilibrio comercial y jurídico fundamental entre las concesiones y los compromisos de los Miembros, sin dar a los Miembros la oportunidad de celebrar nuevas negociaciones y actualizar esos compromisos.<sup>19</sup>

2.9 Además, Türkiye está actualmente en proceso de transposición de su Lista del SA 2002 al SA 2007. Lo mejor es que las numerosas cuestiones técnicas que es necesario resolver en este proceso se examinen y resuelvan en el marco apropiado de la OMC, en la interacción entre Türkiye, la Secretaría de la OMC y los demás Miembros. Por consiguiente, Türkiye sostiene respetuosamente que un grupo especial de la OMC no es el marco apropiado para abordar y resolver estas cuestiones. Un análisis detallado de esta cuestión por el Grupo Especial ante el trasfondo de un proceso de transposición en curso prejuzgaría necesariamente el resultado de este proceso de transposición y también interferiría en el equilibrio institucional y la división de tareas entre diferentes órganos de la OMC.<sup>20</sup> Türkiye no cuestiona la jurisdicción del Grupo Especial en el marco de los artículos II.1 a) y b) del GATT de 1994.<sup>21</sup> No obstante, el Grupo Especial debe declinar ejercer su jurisdicción en este caso, ya que hacerlo es innecesario para asegurar una solución "pronta" y "satisfactoria" en el sentido del ESD.<sup>22</sup>

2.10 El proceso de transposición del SA no es simplemente un ejercicio técnico, sino que puede requerir una adopción de decisiones discrecional por el Miembro que lleva a cabo la transposición y, en última instancia, por los demás Miembros de la OMC que tienen que aceptar la certificación de la lista resultante. En el documento G/MA/W/158/Rev.2 de la OMC se confirma que los ficheros de transposición se distribuyen para su examen multilateral, lo cual permite a los Miembros plantear cualquier cuestión pertinente, independientemente de las versiones del SA de que se trate.<sup>23</sup> El proceso tiene por objeto admitir discrecionalidad, y no ser puramente mecánico, como muestra la Decisión del Consejo General sobre las transposiciones al SA 2007, que ofrece múltiples

<sup>15</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.19.

<sup>16</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.3.1.

<sup>17</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.41.

<sup>18</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.2.2.

<sup>19</sup> Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.5; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.6.

<sup>20</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.16 y 2.17; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.6; segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.2.1; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.8.

<sup>21</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 15 del Grupo Especial, párrafo 1.33.

<sup>22</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.2.4.

<sup>23</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 1.38.

metodologías para combinar líneas arancelarias con diferentes tipos consolidados, cuya elección final requiere el acuerdo de los Miembros.<sup>24</sup>

2.11 En términos más generales, el proceso de transposición del SA ofrece una plataforma a los Miembros de la OMC para examinar cualquier cuestión relativa a sus listas, incluidas las preocupaciones sobre las cuestiones identificadas por Türkiye, como la evolución de la tecnología que ha hecho que en la práctica el alcance de las concesiones arancelarias iniciales quede obsoleto y que ha cambiado fundamentalmente su contexto fáctico y jurídico.<sup>25</sup> También se sugirió que se podrían iniciar renegociaciones con arreglo al artículo XXVIII para abordar esta cuestión. Sin embargo, las renegociaciones con arreglo al artículo XXVIII se basan en la idea de que existe una consolidación arancelaria, pero que un Miembro trata de modificar su consolidación. También, solo pueden iniciarse *después* de que haya concluido la transposición.<sup>26</sup> Por consiguiente, Türkiye puede o no invocar las renegociaciones con arreglo al artículo XXVIII una vez que el proceso haya finalizado, y solo si Türkiye desea modificar el alcance de sus concesiones una vez que estas se hayan aclarado en el marco del proceso de transposición.<sup>27</sup>

### 2.2.2 Alegación de China al amparo del artículo II.1 b) respecto de los vehículos híbridos

2.12 La lista de mercancías de Türkiye en el marco de la OMC no contiene subpartidas arancelarias que se refieran a los vehículos híbridos. Ello se debe a que la lista de mercancías de Türkiye en la OMC se basa en el SA 2002, mientras que los vehículos híbridos solo se introdujeron en el sistema del SA en la versión del SA 2017.<sup>28</sup>

2.13 Cuando se negociaron las concesiones de Türkiye en la OMC en 1995, las tecnologías de los vehículos híbridos, al igual que las de los EV, se encontraban en una fase tecnológica muy temprana y carecían de importancia comercial. Su rápido desarrollo posterior no podría haberse previsto. Por lo tanto, los argumentos de China de que los vehículos híbridos están abarcados por las concesiones de Türkiye en el marco de la Ronda Uruguay equivalen a un intento de interpretar retroactivamente la evolución posterior a 2017 en la Lista de Türkiye de 1995. Esto no tiene en cuenta los límites temporales de las Listas de la OMC. Las Listas deben interpretarse a la luz de la intención que tenían los redactores en ese momento.<sup>29</sup>

2.14 Como se ha indicado *supra*, Türkiye está actualmente en proceso de transposición de su lista del SA 2002 al SA 2007. Türkiye es de la opinión de que no tiene consolidaciones con respecto a ninguna línea arancelaria relativa a los vehículos híbridos. En este proceso actualmente en curso se plantean numerosas cuestiones, tanto de carácter técnico como discrecional, que, por las razones explicadas *supra*, es necesario resolver de manera integral. Lo mejor es que estas cuestiones sean examinadas en el marco apropiado de la OMC, en la interacción entre Türkiye, la Secretaría de la OMC y los demás Miembros, en lugar de por un grupo especial de la OMC.<sup>30</sup>

### 2.2.3 Alegación de China al amparo del artículo II.1 b) respecto de los vehículos con motor de émbolo

2.15 China tampoco ha acreditado *prima facie* sus alegaciones relativas a los vehículos con motor de émbolo, porque no ha identificado claramente las subpartidas arancelarias consolidadas correspondientes a esos vehículos.<sup>31</sup> Las subpartidas de seis dígitos 8703.21, 8703.22, 8703.23 y 8703.24 de la lista de mercancías de Türkiye en la OMC contienen más subpartidas desagregadas, de las cuales algunas están sujetas a consolidaciones arancelarias y algunas no están consolidadas.

<sup>24</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 1.21.

<sup>25</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafos 1.24-1.28; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.9.

<sup>26</sup> Decisión WT/L/673 del Consejo General, párrafo 15.

<sup>27</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafos 1.27-1.28; y segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.2.1.

<sup>28</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.25; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.7; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.56.

<sup>29</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.56.

<sup>30</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.26.

<sup>31</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.20-2.23; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2,8; y segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.3.4.

Por lo tanto, la descripción que hace China de los productos respecto de los cuales alega una infracción de las normas de la OMC carece de detalles suficientes.

2.16 China se basa en la prueba documental CHN-35 y afirma que las líneas arancelarias enumeradas en la prueba documental CHN-35 —concretamente, la columna titulada "*Correlación con la Lista de concesiones turca*"— abarcan a todas las líneas arancelarias consolidadas que, según China, Türkiye ha excedido en relación con los "otros vehículos", que es una categoría que incluye también a los vehículos con motor de émbolo.<sup>32</sup> Sin embargo, China sigue sin identificar el alcance de su alegación relativa a los vehículos con motor de émbolo, por dos razones.<sup>33</sup>

2.17 En primer lugar, las subpartidas arancelarias que figuran en la columna titulada "*Correlación con la Lista de concesiones turca*" de la prueba documental CHN-35 corresponden a una gama de vehículos con motor de émbolo. Todas estas subpartidas arancelarias están consolidadas, pero ninguna de ellas está sujeta a derechos adicionales, ni en virtud de las medidas expiradas ni en virtud de la reciente modificación. Por lo tanto, la prueba documental CHN-35 no se refiere a la alegación de China al amparo del artículo II relativa a los vehículos con motor de émbolo.<sup>34</sup> En segundo lugar, la propia China reconoce que algunas líneas arancelarias relativas a los vehículos con motor de émbolo que ha identificado no están consolidadas. China se refiere a líneas de seis dígitos que están "total o parcialmente" consolidadas y solicita al Grupo Especial que constate una infracción respecto de esas líneas arancelarias "en la medida" en que estas líneas arancelarias están consolidadas.<sup>35</sup> Este texto no basta para identificar las líneas arancelarias pertinentes. Una constatación de infracción de los artículos II.1 a) y b) requiere la identificación de las líneas arancelarias consolidadas específicas y pruebas de que los derechos aplicados exceden de esos tipos consolidados. A falta de tal identificación y comparación, la alegación de China no está demostrada.<sup>36</sup> En cualquier caso, Türkiye ha demostrado que ninguna de las subpartidas del SA abarcadas por los derechos adicionales de Türkiye, aplicados a los vehículos con motor de émbolo, está consolidada.<sup>37</sup>

### 2.3 Los derechos adicionales están justificados en virtud del artículo XX del GATT de 1994

2.18 En el caso de que el Grupo Especial constatará que los derechos adicionales son incompatibles con el artículo I o el artículo II del GATT de 1994, los derechos adicionales están no obstante justificados en virtud de los artículos XX b) y XX g) del GATT de 1994. Los derechos adicionales son parte de un marco de política integrado cuyo objetivo es la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, y la conservación de los recursos naturales agotables, mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector del transporte.<sup>38</sup> Los derechos se han adoptado, por lo tanto, conjuntamente con medidas internas que restringen el uso de los vehículos de combustible fósil y proporcionan incentivos para la producción y el uso de EV. Los derechos también son necesarios y proporcionados en relación con los objetivos de salud y ambientales perseguidos. Por último, se están aplicando de una manera imparcial que no constituye una discriminación arbitraria o injustificable ni una restricción encubierta al comercio internacional y, por lo tanto, cumplen las prescripciones de la parte introductoria del artículo XX.<sup>39</sup>

2.19 China ignora sistemáticamente este marco de política integrado, pese a que precisamente este contexto es esencial para evaluar debidamente su necesidad y su contribución a la consecución de los objetivos generales de salud y ambientales de Türkiye.<sup>40</sup>

<sup>32</sup> Respuesta de China a la pregunta 17 del Grupo Especial, párrafo 21.

<sup>33</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.58.

<sup>34</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.59.

<sup>35</sup> Respuesta de China a la pregunta 18 del Grupo Especial, párrafo 22; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 126.

<sup>36</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.60.

<sup>37</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.61-2.62; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.11.

<sup>38</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 2.4; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, sección 2.1.1; respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.58-1.59; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.64.

<sup>39</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 2.4.1.2; declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 2.21-2.22; respuesta de Türkiye a la pregunta 21 del Grupo Especial, párrafos 1.90-1.92; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.64.

<sup>40</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.67.

### 2.3.1 Justificación al amparo del artículo XX b) del GATT de 1994

#### 2.3.1.1 El diseño de las medidas de Türkiye

2.20 Los derechos adicionales de Türkiye han sido diseñados para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales, en el sentido del artículo XX b) del GATT de 1994. Las medidas de Türkiye tienen por objeto fomentar el desarrollo y la adopción de los EV y los vehículos híbridos en Türkiye y son eficaces para lograr ese objetivo. Esto significa que hay un nexo entre estas medidas y la lucha contra el cambio climático, el cual satisface ampliamente el criterio "no es incapaz" establecido en la jurisprudencia de la OMC. El cambio climático tiene, por supuesto, una repercusión directa y negativa en la salud pública y el medio ambiente.<sup>41</sup>

2.21 Se prevé que el desarrollo de un sector nacional de EV ayude a Türkiye a cumplir sus obligaciones internacionales de reducir las emisiones en el sector del transporte. Esto, a su vez, contribuirá a reducir las emisiones totales de GEI de Türkiye. El cambio climático exige una rapidez sin precedentes de la innovación tecnológica y su despliegue. Las características singulares de las tecnologías verdes —entre las que se incluyen sus externalidades positivas, las pronunciadas curvas de aprendizaje y las ventajas de ser el primero en actuar— justifican medidas temporales para promover las ramas de producción nacional que en última instancia contribuirán a resultados ambientales favorables tanto a nivel nacional como mundial.

2.22 Los derechos adicionales de Türkiye son parte de un amplio conjunto de políticas que incluye incentivos para alentar la adopción de los EV, tales como deducciones fiscales, parques de estacionamiento y ventajas crediticias, así como incentivos para alentar la producción de EV, como préstamos estatales, deducciones fiscales y donaciones de apoyo a la infraestructura de carga. Todas estas medidas tienen por objeto luchar contra las emisiones de GEI facilitando la transformación verde de la rama de producción nacional de automóviles hacia una estructura económica de bajas emisiones, eficiente en el uso de los recursos y circular. Türkiye considera que el desarrollo de una marca de EV y una infraestructura de carga nacionales, junto con la electrificación de los vehículos compartidos, puede contribuir significativamente a las reducciones de emisiones.<sup>42</sup>

2.23 Türkiye, al igual que otros Miembros de la OMC, no puede depender exclusivamente de las importaciones de tecnología verde (incluidos los EV y los vehículos híbridos) para alcanzar sus objetivos climáticos. Antes bien, Türkiye debe desarrollar una rama de producción de EV propia para lograr una transición verde real y sostenible. El desarrollo de una rama de producción nacional de EV es fundamental para fomentar el desarrollo de una infraestructura de carga adecuada, lo que, a su vez, hará los EV más atractivos para los consumidores. Los EV siguen constituyendo un pequeño porcentaje del total del parque de automóviles turco, y un elemento fundamental para promover la aceptación y la aceptabilidad de los EV y los vehículos híbridos es la disponibilidad y fiabilidad de la una infraestructura de carga.<sup>43</sup>

2.24 Hay muchas razones para este vínculo entre la producción nacional, una mejor infraestructura de carga y, en última instancia, una mayor adopción de los automóviles de energía limpia por los consumidores. Un sector de EV totalmente dependiente de las importaciones carece de los incentivos necesarios para invertir en la infraestructura de carga que los consumidores necesitan para realizar la transición de los automóviles de motor de émbolo a los EV. La producción nacional de EV también conecta la capacidad industrial con las necesidades de movilidad, promueve la autosuficiencia tecnológica y refuerza la resiliencia climática nacional, por lo que sienta las bases para un ecosistema de transporte sostenible. La producción nacional de EV también tiende a estar en consonancia con objetivos económicos y ambientales más amplios, lo que promueve las estrategias integrales que incluyen el desarrollo de la infraestructura. Además, los fabricantes nacionales están en mejores condiciones que los establecidos en el extranjero para adaptar los vehículos a las redes eléctricas y los diseños urbanos nacionales.<sup>44</sup>

2.25 Contrariamente a lo argumentado por China, la prueba de "diseño" no implica una evaluación detallada del riesgo en las circunstancias particulares del presente asunto, ni una evaluación profunda de la contribución de la medida a la mitigación de ese riesgo. Antes bien, la prueba de

<sup>41</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.71.

<sup>42</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.73.

<sup>43</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.74.

<sup>44</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.75.

"diseño" es una suerte de "filtro grueso", concebido para eliminar medidas que las que no cabe afirmar, en ninguna circunstancia, que protegen contra un determinado tipo de riesgo. La prueba de diseño no implica, por ejemplo, una evaluación de la magnitud o la probabilidad del riesgo, ni una evaluación detallada de la contribución de la medida al objetivo declarado o de la manera exacta en que la medida contribuye a la mitigación del riesgo. Esa es la parte que corresponde a la prueba de "contribución", que es una etapa analítica que sigue a la prueba de "diseño".<sup>45</sup>

2.26 En el asunto que nos ocupa, el riesgo pertinente es el riesgo que se deriva para la vida o la salud humana, y de manera más general para el medio ambiente, de los niveles elevados o no reducidos de emisiones de GEI, específicamente del aumento o la no reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos automóviles y una adopción insuficiente de los EV o los vehículos híbridos.<sup>46</sup> Incluso cuando se los considera según el criterio mucho más exigente de la prueba de sopesar y confrontar, los derechos adicionales hacen claramente una contribución significativa al objetivo de asegurar un aumento de la adopción de vehículos de combustible alternativo y limitar el uso de vehículos de motor de émbolo. Los derechos adicionales "no son incapaces" de fomentar el desarrollo y el uso de los EV y los vehículos híbridos, por lo que apoyan los esfuerzos para hacer frente al cambio climático y sus efectos perjudiciales para la salud y el medio ambiente, especialmente cuando se los considera en el contexto de las políticas nacionales más amplias de Türkiye. Por lo tanto, las medidas de Türkiye son mucho más que simplemente "no incapaces" de hacer frente a ese riesgo.<sup>47</sup>

2.27 Türkiye se opone a la descripción que hace China de la prueba de "diseño" como reflejo de la "relación" entre la medida que ha de justificarse y la protección del objetivo de política pertinente. Sin embargo, esta terminología de la "relación" ha sido introducida y utilizada por el propio Órgano de Apelación.<sup>48</sup> Además, China parece tratar de eliminar la deferencia que estos términos implican en favor del Miembro demandado. El Grupo Especial debe rechazar estos argumentos y asegurarse de que el Miembro demandado tenga una oportunidad suficiente para invocar el artículo XX y beneficiarse del margen de actuación que esta disposición ofrece.<sup>49</sup>

### 2.3.1.2 La prueba de necesidad en el marco del artículo XX b) del GATT de 1994

2.28 Los derechos adicionales de Türkiye 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. Se prevé que, a su vez, una rama de producción nacional de EV sólida apoye la mejora de la infraestructura de carga de EV. Una mejor infraestructura de carga ayudará a convencer a los consumidores turcos de que adopten los EV. El aumento de la adopción de EV, junto con desincentivos al uso y la producción de más vehículos contaminantes, contribuirá al objetivo general de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, el cual está en consonancia con la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales y la preservación de los vegetales conforme al artículo XX b).<sup>50</sup>

2.29 La formulación del riesgo realizada por China no parece ser fundamentalmente distinta de la de Türkiye. China se refiere al riesgo de "que las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de transporte aumenten". Türkiye prefiere referirse al riesgo de que "las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de transporte no disminuyan de una manera suficiente (como lo harían en otro caso)", o al riesgo de "una capacidad insuficiente de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>/GEI". Por lo tanto, cuando se lo considera aisladamente, las partes no parecen diferir significativamente en la manera en que enuncian el riesgo que está en el núcleo del esfuerzo reglamentario de Türkiye.<sup>51</sup>

2.30 La principal diferencia entre las partes es que China no parece dispuesta a reconocer la lógica de la "cadena causal" de Türkiye para los vehículos híbridos y los EV. Türkiye actúa basándose en el hecho de que el volumen sumamente elevado de vehículos híbridos y EV importados constituye un obstáculo cuando se pretende asegurar una reducción adecuada de los GEI, porque esos vehículos importados entorpecen el establecimiento y explotación de una rama de producción nacional de EV

<sup>45</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 55 del Grupo Especial.

<sup>46</sup> Respuestas de Türkiye a las preguntas 25-26 del Grupo Especial, párrafo 1.120.

<sup>47</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.69-2.78; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.79-2.82; y respuesta de Türkiye a la pregunta 55 del Grupo Especial.

<sup>48</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.68.

<sup>49</sup> Observaciones de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 55 del Grupo Especial, párrafo 1.8.

<sup>50</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.82 y 2.85-2.88; y respuesta de Türkiye a la pregunta 24 del Grupo Especial.

<sup>51</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 26 del Grupo Especial.

viable, lo que, a su vez, tiene repercusiones profundas en el desarrollo de una infraestructura de carga adecuada, que es una condición *sine qua non* para que los consumidores acepten los vehículos híbridos y eléctricos.

2.31 China prescinde de este argumento y parece aducir que, para que la medida de Türkiye se justifique por hacer una contribución a los objetivos de salud y ambientales de Türkiye, los EV y los vehículos híbridos, en sí mismos, tendrían que dar lugar de manera inmediata y directa a un aumento de la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub>/GEI (al ser utilizados en las carreteras turcas). Sin embargo, esto es incorrecto. Como demuestran las diferencias *Estados Unidos - Camarones y Brasil - Neumáticos recauchutados*, no es necesario que el producto objeto de la medida constituya, directa e inmediatamente, en virtud de sus características físicas y su funcionamiento, un riesgo inmediato para el interés protegido o el objetivo de política. Antes bien, el riesgo que la importación de un producto entraña para un interés protegido o un objetivo de política general pública puede manifestarse de una manera diferente.<sup>52</sup> Esto es precisamente lo que sucede en este caso. Aunque los EV importados, en sí mismos, no contribuyen directamente a las emisiones de CO<sub>2</sub>/GEI, este riesgo surge a través de la cadena causal que Türkiye ha explicado, por lo que los vehículos híbridos y eléctricos importados impiden finalmente que Türkiye logre su objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>/GEI.<sup>53</sup>

2.32 La contribución de la medida a su objetivo declarado también debe verse ante el trasfondo del amplio conjunto de medidas de Türkiye que tiene por objeto lograr ese objetivo. El asunto *Brasil - Neumáticos recauchutados* confirma que no es necesario que una medida logre su objetivo exclusivamente por sí sola, siempre que haga una contribución importante dentro de un marco de políticas global, de múltiples componentes, que tenga por objeto proteger la salud o el medio ambiente.<sup>54</sup> Türkiye acomete una amplia gama de medidas que, como los derechos adicionales, hacen una contribución significativa al objetivo relacionado con la salud y el clima al promover el establecimiento y desarrollo de la rama de producción nacional de vehículos limpios, así como al apoyar la mejora de la infraestructura nacional de carga y proporcionar incentivos para la adopción de los vehículos híbridos y los EV por los consumidores turcos.<sup>55</sup> Este amplio conjunto de medidas —mediante la contribución que cada medida hace por sí misma y también conjuntamente a través de las sinergias— promueve el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, lo que justifica la medida al amparo del artículo XX b).<sup>56</sup>

2.33 China presupone que no hay un vínculo entre la dependencia de las importaciones, el desarrollo de la infraestructura y la adopción de los EV por los consumidores. Como prueba, China cita el ejemplo de países con un grado elevado de adopción de los EV que dependen totalmente de las importaciones. En concreto, China menciona a Noruega —un país que carece por completo de una rama de producción nacional de automóviles—, donde los EV han constituido más del 80% de las ventas de vehículos en los últimos años.<sup>57</sup> En respaldo de esta alegación, China presenta el informe íntegro *Global EV Outlook 2025* de la AIE, sin identificar ninguna sección específica que justifique su posición.<sup>58</sup>

2.34 Este enfoque es selectivo y puede inducir a error. Aunque es cierto que Noruega ha hecho avances significativos en la adopción de los EV, su situación es excepcional y no es representativa de la de otros países, como Türkiye. Noruega nunca ha tenido ni ha tratado de mantener una rama de producción nacional de automóviles. Además, al ser uno de los países más ricos del mundo, Noruega tiene capacidad financiera para realizar grandes inversiones en infraestructura de carga e incentivos para los consumidores, sin depender la participación de una rama de producción nacional. Por lo tanto, su éxito no puede considerarse una prueba contra el argumento de Türkiye,

<sup>52</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafos 153 (donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafos 7.126-7.142) y 155.

<sup>53</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 26 del Grupo Especial.

<sup>54</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.90-2.91.

<sup>55</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.95; y respuesta de Türkiye a la pregunta 26 del Grupo Especial.

<sup>56</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 26 del Grupo Especial.

<sup>57</sup> Prueba documental CHN-37.

<sup>58</sup> International Energy Agency, "Global EV Outlook 2025" (prueba documental CHN-38).

ni utilizarse para generalizar la relación entre la dependencia de las importaciones y el despliegue de los EV en otros contextos.<sup>59</sup>

2.35 De hecho, el propio informe la IEA presentado por China socava la posición de esta. Según el informe, China, la Unión Europea y los Estados Unidos —tres de los mayores productores de EV del mundo— representan conjuntamente más de dos tercios de las ventas mundiales de EV.<sup>60</sup> Lejos de refutar la afirmación de Türkiye, estos datos respaldan el argumento de que la capacidad de producción nacional desempeña una función significativa en la facilitación del desarrollo de la infraestructura y la adopción de los EV por los consumidores.<sup>61</sup>

2.36 China alega incorrectamente que las mayores redes de carga de EV de Türkiye pertenecen a empresas que no fabrican vehículos.<sup>62</sup> En respaldo de esta alegación, China se apoya en un extracto del sitio web de Eşarj, uno de los principales inversores de Türkiye en infraestructura de carga. En ese extracto se afirma que Eşarj pertenece íntegramente a EnerjiSA, una empresa energética. Sin embargo, esta información es incompleta y puede inducir a error. EnerjiSA es una filial de Sabancı Holding, que también tiene una participación en TEMSA, un fabricante turco de EV. Así pues, contrariamente a lo afirmado por China, Eşarj es, en último término, parte de un grupo de sociedades que incluye un fabricante de EV.<sup>63</sup>

2.37 China también afirma que los derechos adicionales de Türkiye aumentan el costo de los EV en Türkiye, lo que desalienta a los consumidores turcos de cambiar de los vehículos de combustible fósil a los EV.<sup>64</sup> China no aporta pruebas para respaldar su afirmación de que los derechos adicionales aumentarán los precios de los EV<sup>65</sup>, y propone una teoría especulativa acerca del aumento de los precios de los EV para argumentar que la estrategia de Türkiye reducirá la adopción global de los EV. Sin embargo, eso es incorrecto desde el punto de vista conceptual y también es refutado por los datos del mercado turco. Desde la perspectiva de los consumidores turcos, no es (solo) el precio de venta de un EV lo que conforma la decisión comprar o no un EV. Es, en lugar de ello, el *costo global de utilizar un EV*, es decir, el costo de comprar, utilizar y mantener un EV. Türkiye aplica una estrategia integral para promover la adopción de los EV y los vehículos híbridos, reconociendo que los consumidores de una tecnología relativamente nueva requieren incentivos adicionales. Esto es corroborado por el hecho de que en Türkiye el consumo de EV ha aumentado constantemente en los últimos años.<sup>66</sup>

2.38 China también presupone que las importaciones procedentes de países sujetos a los derechos adicionales simplemente podrían ser sustituidas por importaciones procedentes de países no sujetos a esos derechos.<sup>67</sup> Sin embargo, es muy improbable que los derechos adicionales tengan un efecto de sustitución significativo. La realidad industrial es que los principales socios de Türkiye en ACR —muy especialmente la UE— ya eran los principales importadores y productores significativos en el mercado de EV turco antes de la medida. No es verosímil económicamente ningún cambio significativo a proveedores participantes en ACR alternativos en estas condiciones. Esto lo acreditan los propios datos de China sobre importaciones, que demuestran que la proporción de importaciones de fuentes participantes en ACR a fuentes no participantes en ACR se ha mantenido constante entre 2023 y 2024.<sup>68</sup>

2.39 Aunque los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV y otros vehículos pueden haber tenido una repercusión en los vehículos importados, no constituyen un obstáculo directo al comercio que tenga efectos de restricción o limitación, como las prohibiciones de la importación o los contingentes. En ese sentido, las medidas son significativamente menos restrictivas del comercio que varias otras medidas concebibles. A diferencia de las prohibiciones o los contingentes, los derechos de aduana

<sup>59</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.83-2.89.

<sup>60</sup> International Energy Agency, "Global EV Outlook 2025" (prueba documental CHN-38), páginas 16 y 31-32 (a la que se hace referencia en la respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial).

<sup>61</sup> International Energy Agency, "Global EV Outlook 2025" (prueba documental CHN-38), páginas 14 y 118 (a la que se hace referencia en la respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial).

<sup>62</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 23.

<sup>63</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 23 del Grupo Especial; y prueba documental TUR-95.

<sup>64</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 15-16.

<sup>65</sup> Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.16.

<sup>66</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 56 del Grupo Especial.

<sup>67</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 15-16.

<sup>68</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 56 del Grupo Especial.

no impiden que las importaciones entren en el mercado, y no limitan su cantidad de ningún modo.<sup>69</sup> En la presente diferencia China no ha presentado argumentos ni pruebas sobre las condiciones de competencia en el mercado turco. Por lo tanto, no hay ninguna base para la afirmación de China de que los derechos adicionales —por su diseño— tienen un efecto "elevado" de restricción del comercio. Türkiye sostiene que, por el contrario, el mercado turco de EV y vehículos híbridos se caracteriza por una elasticidad precio limitada, porque actualmente los EV y los vehículos híbridos son adquiridos predominantemente por consumidores de ingresos elevados y parques de automóviles de empresas, cuya sensibilidad a los precios es relativamente baja. Estos compradores normalmente dan prioridad a la tecnología, la reputación de la marca, el ahorro de costos de explotación y las consideraciones ambientales, antes que al precio de compra. Además, los derechos de importación con contrarrestados por factores distintos del precio de compra que sostienen tanto la demanda de los consumidores como el interés de los importadores, tales como las ventajas en cuanto al costo del combustible y de la energía y los tipos reducidos previstos en la Ley del Impuesto Especial de Consumo.<sup>70</sup>

2.40 La segunda parte de la prueba de necesidad consiste en examinar si existe una medida alternativa razonablemente disponible que pudiera lograr el objetivo declarado con el nivel de protección elegido por el Miembro demandado, pero que sea menos restrictiva del comercio. En el presente asunto, como Australia en *Australia - Empaquetado genérico del tabaco* y el Brasil en *Brasil - Neumáticos recauchutados*, Türkiye emplea una amplia variedad de medidas que tienen por objeto fomentar la confianza del consumidor en las nuevas tecnologías de vehículo limpio, a fin de alentar su adopción y perseguir así el objetivo más amplio de promover las tecnologías verdes y una "transición verde" y contribuir a una política sobre el cambio climático exitosa y avanzada. Türkiye desea señalar la importancia fundamental de analizar la contribución —y la sustituibilidad— de las medidas impugnadas como parte de una política global de reglamentación. Por último, cualquier medida alternativa propuesta debe basarse en un análisis meticuloso de las capacidades administrativas, financieras y de recursos humanos del Gobierno de Türkiye y debe tener en cuenta las realidades de gobernanza y de mercado prevalecientes en Türkiye.<sup>71</sup>

2.41 China ha propuesto dos alternativas a los derechos adicionales de Türkiye supuestamente menos restrictivas del comercio. La primera alternativa es eliminar los derechos de aduana sobre los EV importados, sea cual sea su origen.<sup>72</sup> Esta alternativa propuesta no es significativa, ni, por lo tanto, válida, porque ignora la lógica fundamental de las medidas de Türkiye y, en consecuencia, no puede lograr el mismo resultado y el mismo nivel de protección que las medidas impugnadas. Tampoco reproduce las sinergias del marco de política integrado de Türkiye, que combina los incentivos fiscales, el apoyo a la producción, y el desarrollo de la infraestructura para lograr una transformación efectiva del mercado y beneficios ecológicos tangibles.<sup>73</sup>

2.42 La segunda alternativa de China es ofrecer incentivos fiscales a los inversores para que construyan estaciones de carga y a los consumidores para que instalen puntos de carga en su domicilio.<sup>74</sup> China propone una línea de actuación que Türkiye ya está siguiendo, por lo que no reconoce en absoluto los amplios esfuerzos que Türkiye ya está realizando para promover la ampliación y el funcionamiento de la red nacional de estaciones de carga, ni mucho menos explica qué es lo que China cree exactamente que podría mejorarse en esos esfuerzos y cómo podrían esas mejoras funcionar como alternativa a los derechos adicionales. China tampoco ha explicado por qué la "laguna de reglamentación" que quedaría en el conjunto integral de medidas de Türkiye no daría lugar a un debilitamiento de la política global integral de Türkiye.<sup>75</sup>

### 2.3.2 Justificación al amparo del artículo XX g) del GATT de 1994

2.43 Los derechos adicionales de Türkiye también se justifican al amparo del artículo XX g), como medidas relativas a la conservación de los recursos naturales agotables.

<sup>69</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.98-2.100.

<sup>70</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 65 del Grupo Especial.

<sup>71</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.102-2.107.

<sup>72</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 29-30.

<sup>73</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.91-2.92.

<sup>74</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 29-30.

<sup>75</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 2.93-2.95.

2.44 En primer lugar, los derechos adicionales están comprendidos entre las políticas que se ocupan de la "conservación de los recursos naturales agotables".

2.45 Como observó el grupo especial en *UE - Aceite de palma (Malasia)*, "el calentamiento global y el cambio climático representan una de las mayores amenazas para la vida y la salud en el planeta", y el objetivo de limitar el riesgo de determinadas emisiones de gases de efecto invernadero "guarda relación [...] con la conservación de los recursos naturales agotables" en el sentido del artículo XX g) del GATT de 1994.<sup>76</sup> La protección del aire puro mediante la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> que contribuyen al cambio climático es un objetivo de la máxima importancia. El Órgano de Apelación ha reconocido que "pocos intereses son más 'vitales' e 'importantes' que la protección de los seres humanos frente a riesgos sanitarios, y [...] que la protección del medio ambiente no es menos importante".<sup>77</sup> En relación con las emisiones de contaminantes por los vehículos automóviles, en particular, la jurisprudencia de la OMC ya ha reconocido la gran importancia de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. En *Brasil - Tributación*, el grupo especial constató expresamente "que el grado de importancia de los intereses perseguidos por el Brasil [, entre otros el de] reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>[,] es elevado".<sup>78</sup> El sector del transporte genera una proporción significativa de las emisiones mundiales de GEI. Se espera que el desarrollo de un sector nacional de vehículos eléctricos —junto con el objetivo conexo de mejorar la infraestructura nacional— ayude a Türkiye a cumplir sus obligaciones internacionales de reducir las emisiones en el sector del transporte, lo que también reducirá las emisiones globales de GEI de Türkiye.

2.46 Por lo tanto, promover los vehículos de combustible limpio y eliminar los vehículos de combustible fósil es un objetivo que está plenamente comprendido en la gama de políticas destinadas a preservar los recursos naturales agotables, en particular el aire puro.

2.47 En segundo lugar, las medidas de Türkiye también guardan "relación" la conservación de los recursos naturales agotables. Para que una medida guarde "relación" con la conservación en el sentido del artículo XX g), debe haber "'una auténtica y estrecha relación de medios y fines' entre la medida y el objetivo de conservación del Miembro que mantiene la medida".<sup>79</sup> La medida "tiene [...] que guardar una relación sustancial, estrecha y real con el objetivo de conservación"<sup>80</sup>, aunque no es necesario que esté *principalmente* destinada a la conservación. Los derechos adicionales de Türkiye hacen una contribución efectiva significativa y probablemente harán una contribución futura al logro de los objetivos ambientales, relacionados con el cambio climático y de salud pública de Türkiye, tanto por sí solos como junto con otros elementos de la política integral de Türkiye. Dado que los derechos adicionales satisfacen el criterio de "necesidad" en el marco del artículo XX b), que es más exigente que el criterio "relativas a" en el marco del artículo XX g), los derechos adicionales también satisfacen lógica y necesariamente el criterio "relativas a" en el marco del artículo XX g).

2.48 En tercer lugar, las medidas de Türkiye se "aplican conjuntamente con" restricciones a la producción o al consumo nacionales, como exige el artículo XX g). Deben *actuar en unión* de las restricciones a la producción o al consumo nacionales.<sup>81</sup> Estas 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".<sup>82</sup> El Órgano de Apelación también ha llamado a esto la obligación de "imparcialidad".<sup>83</sup>

2.49 Las políticas ambientales de Türkiye son rigurosamente imparciales. En particular, las medidas que promueven el desarrollo de la rama de producción de EV y los vehículos híbridos "actúan en unión"<sup>84</sup> de la promoción de los EV y los vehículos híbridos, así como de las restricciones a la producción y consumo nacionales de vehículos de combustible. Türkiye es signataria de la Declaración de Glasgow, en virtud de la cual se ha comprometido a eliminar gradualmente los

<sup>76</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.284.

<sup>77</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafos 144 y 179.

<sup>78</sup> Informes del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.916 (sin resalte en el original).

<sup>79</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Materias Primas*, párrafo 355.

<sup>80</sup> Informe del Grupo Especial, *China - Tierras raras*, párrafo 7.283 (confirmado por el informe del Órgano de Apelación, párrafo 5.114).

<sup>81</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Materias Primas*, párrafo 356.

<sup>82</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.93.

<sup>83</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 24.

<sup>84</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Materias Primas*, párrafo 356.

vehículos de combustible fósil. Türkiye se ha comprometido a poner fin a la venta de vehículos propulsados por combustible fósil nuevos para 2040. Türkiye grava con impuestos los vehículos de combustible fósil y ha introducido programas de reciclaje para los vehículos contaminantes. Estas políticas complementarias actúan junto con los derechos adicionales sobre los vehículos de combustible fósil para lograr el objetivo de restringir la producción y el consumo nacionales de vehículos que funcionan con combustible y finalmente eliminarlos del parque de automóviles de Türkiye.

2.50 Así pues, Türkiye no solo está fomentando el desarrollo de un sector nacional del transporte verde, también lo está haciendo "conjuntamente con" restricciones a la producción y el uso nacionales de vehículos que funcionan con combustible fósil, en el sentido del artículo XX g) del GATT de 1994. La política de Türkiye es, por lo tanto, "imparcial"<sup>85</sup>, ya que se ocupa tanto del desarrollo nacional de los EV y los vehículos híbridos y de la promoción de su uso, como de la restricción del uso de vehículos que funcionan con combustible.

2.51 En el curso de las presentes actuaciones, China ha aducido que Türkiye debe imponer restricciones comparables a los EV y a los vehículos de motor de émbolo. En este argumento se interpretan erróneamente la naturaleza y el fin de las medidas en litigio. Los vehículos con motor de émbolo y su uso deben ser *desalentados*, porque sus emisiones constituyen un riesgo directo para los objetivos declarados. En cambio, el uso de los vehículos eléctricos y los vehículos híbridos tiene que ser *alentado*. Por razones obvias, los incentivos y desincentivos al uso de diferentes tipos de vehículos requieren políticas diferentes. El argumento de China no tiene en cuenta, por lo tanto, que los objetivos que Türkiye persigue respecto de los diferentes tipos de vehículos son fundamentalmente diferentes, y por ello no puede prosperar.<sup>86</sup>

2.52 Exigir a Türkiye que aplique restricciones equivalentes a los EV estaría en contradicción directa con el objetivo de política ambiental de conservar un recurso natural agotable, el aire puro, al facilitar el abandono de las tecnologías de émbolo contaminantes. También prescindiría de la dimensión de desarrollo del enfoque de Türkiye, que trata de construir un ecosistema nacional de EV autosostenido capaz de apoyar esa transición. Esa interpretación anularía, por lo tanto, en lugar de cumplirla, la obligación de imparcialidad del artículo XX d), que exige que las medidas actúen para promover, no para frustrar, su objetivo de conservación.

2.53 China también ha aducido que el impuesto especial de consumo (SCT) "se aplica también a los vehículos chinos importados y, por lo tanto, Türkiye impone una doble carga a los EV importados que no impone a los EV nacionales".<sup>87</sup> Türkiye no comprende el argumento de China. En cualquier caso, China parece entender incorrectamente el funcionamiento del SCT. El SCT no impone una "carga" (menos aún una "doble carga"), sino que trata de proporcionar incentivos para promover la adopción de los EV concediendo reducciones del tipo impositivo general del SCT. Esos vehículos pueden acogerse a estas deducciones sea cual sea su origen.

2.54 En la medida en que el argumento de China guarda relación con la obligación de "imparcialidad" del artículo XX g), Türkiye recuerda que esta prescripción se aplica tanto de manera negativa (desalentadora) como positiva (alentadora), según el producto de que se trate. En este caso concreto, los EV están sujetos a medidas positivas/"alentadoras" que tratan de promover la adopción de los EV por los consumidores. En la medida en que China cree que sus vehículos no gozan del beneficio pleno de las medidas de incentivación de los EV de Türkiye, esa creencia es incorrecta. Las reducciones del impuesto especial de consumo se aplican con independencia del origen, y el SCT actúa como un incentivo fiscal neutro aplicable a todos los productores y consumidores. China no aporta pruebas de lo contrario, y por lo tanto sus argumentos deben ser rechazados.

### 2.3.3 Justificación al amparo de la parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994

2.55 Los derechos adicionales de Türkiye también se aplican de una manera que es compatible con la parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994. El siguiente análisis de la parte introductoria se aplica a la invocación por Türkiye tanto del artículo XX b) como del artículo XX g).

<sup>85</sup> Véase el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 24.

<sup>86</sup> Declaración inicial de Türkiye en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 2.19.

<sup>87</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 34.

2.56 En el marco de la parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994, la cuestión central es si la medida se aplica de "buena fe"<sup>88</sup>, y si el Miembro que reglamenta ha logrado un "equilibrio"<sup>89</sup> adecuado entre sus propias prerrogativas de reglamentación y los intereses en conflicto de los demás Miembros de la OMC.

2.57 Al abordar esta cuestión central de si hay un intento de "buena fe" que pretende equilibrar los derechos y obligaciones en conflicto, los grupos especiales deben tener presente la holgura de que dispone el Miembro que reglamenta al identificar la "línea de equilibrio" a la que se refiere el Órgano de Apelación. A este respecto, los grupos especiales y el Órgano de Apelación suelen centrarse en el criterio de "discriminación" "arbitraria o injustificable". El Órgano de Apelación ha observado que la "discriminación" en el sentido de la parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994 "tiene lugar cuando países en los que prevalecen las mismas condiciones reciben un trato diferente".<sup>90</sup> Cuando ello ocurre, un grupo especial debería analizar si la discriminación resultante es "arbitraria o injustificable".<sup>91</sup>

2.58 Türkiye sostiene que no hay nada en sus medidas que contravenga los principios establecidos en la parte introductoria. En primer lugar, hay una razón perfectamente lógica que justifica el anterior foco del trato diferente dado a China por Türkiye. China no puede ser considerada un Miembro de la OMC en el que "prevalecen las mismas condiciones" que en Türkiye u otros Miembros de la OMC. China es, con diferencia, el mayor productor mundial de vehículos eléctricos. En 2024 China produjo 12,4 millones de vehículos eléctricos, que representan más del 70% de la producción mundial de EV. Actualmente China vende más de 11 millones de EV al año, superando la mitad del total mundial. China también domina la producción mundial de baterías, ya que fabrica el 80% de las baterías de iones de litio utilizadas en los EV. Dado su dominio, medido según todos los principales parámetros (volumen de producción, cuota de mercado y producción de baterías), China tiene la capacidad de controlar cualquier mercado de EV del mundo.

2.59 En consecuencia, China constituye un especial desafío para el logro de la transición verde de la industria del automóvil turca, porque es la mayor fuente individual de importaciones de EV procedentes de interlocutores no copartícipes en ALC en Türkiye. China ha realizado sistemáticamente esfuerzos significativos de política industrial centrados en la producción de EV, incluso para exportación. Desde 2009 hasta 2022, el Gobierno chino destinó más de 200.000 millones de RMB (29.000 millones de USD) a subvenciones y ventajas fiscales pertinentes para la producción de EV. Esta ayuda gubernamental ha catapultado a los fabricantes de automóviles chinos hasta la vanguardia de la industria mundial de EV y, dado que su industria está intensamente subvencionada, cabe esperar que las exportaciones de China sigan siendo un desafío en el futuro previsible. En estas circunstancias, a Türkiye le resulta difícil aceptar que "prevalecen las mismas condiciones", en el sentido de la parte introductoria del artículo XX, en China en comparación con otros países con producción de EV. China ya realiza dos terceras partes de las ventas mundiales de vehículos, y su sistema económico dirigido por el Estado la sitúa en una posición excepcional para tomar el control de todo el mercado mundial de automóviles eléctricos e híbridos.

2.60 En estas circunstancias, es simplemente natural que los derechos de aduana adicionales de Türkiye reflejen una especial preocupación por las exportaciones de China. La inundación del mercado por las importaciones de EV chinos impide el desarrollo de la rama de producción de EV turca y la necesaria transición verde del sector del transporte. Los EV son un elemento y un componente fundamental de la infraestructura de seguridad energética de Türkiye, de su soberanía tecnológica y del cumplimiento a largo plazo de los compromisos climáticos de Türkiye. La dependencia excesiva de las importaciones de EV chinos socava la capacidad nacional de controlar este sector estratégico, lo que puede crear vulnerabilidades en las cadenas de suministro y en el progreso tecnológico.

2.61 China no trata de refutar estos argumentos. En lugar de ello, alega, sin fundamentarlo, que su posición excepcional en el mercado internacional de EV y de vehículos híbridos se debe a "medidas tales como la fijación temprana de objetivos estrictos de ahorro de energía y reducción de emisiones,

<sup>88</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 158.

<sup>89</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 159.

<sup>90</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 165; y *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.303.

<sup>91</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 165; *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.303; y *Estados Unidos - Atún II (México)* (artículo 21.5 - México), nota 1015.

las normas de eficiencia en el uso de combustibles y las exenciones de la matriculación para los compradores de EV en las grandes ciudades, etc.". <sup>92</sup> También aduce que "son estas políticas lo que ha ayudado a acelerar la adopción y la innovación". <sup>93</sup> Sobre esta base, China aduce que "las razones que da Türkiye para la discriminación no guardan una relación racional con el objetivo de política de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>". <sup>94</sup>

2.62 China no aporta ninguna base probatoria para sus aseveraciones, y por lo tanto sus argumentos pueden ser rechazados ya solo por este motivo. Esto contrasta con el amplio y convincente respaldo probatorio aportado por Türkiye en su primera comunicación escrita. Sin embargo, aun aceptando como veraces las aseveraciones no fundamentadas de China, no son concluyentes y no abordan las preocupaciones que llevaron a Türkiye a adoptar los derechos adicionales. Las razones específicas del dominio de China de los mercados de EV, vehículos híbridos y baterías de EV son en última instancia de importancia secundaria. Por supuesto, la escala del esfuerzo de política industrial sin precedentes realizado por China agrava los riesgos comerciales, de seguridad económica y ambientales para los demás Miembros de la OMC. China ha realizado sistemáticamente esfuerzos significativos de política industrial centrados en la producción de EV, incluso para exportación. Sin embargo, sea cual sea la razón última, persiste el hecho de que China tiene la capacidad de dominar en gran medida cualquier mercado de EV y de vehículos híbridos. Las medidas de Türkiye han estado motivadas en gran medida por preocupaciones respecto de este dominio y de la resultante inundación de su mercado por vehículos de producción china.

2.63 En segundo lugar, no surgen preocupaciones en el marco de la parte introductoria del artículo XX con respecto a la *versión modificada de los derechos adicionales*, que elimina el trato excepcional de los vehículos de origen chino. No es preciso decir que, cuando desaparece el trato diferenciado dado a China, también desaparece por completo cualquier preocupación respecto de la compatibilidad de los derechos adicionales con la parte introductoria.

2.64 China tampoco afirma, ni mucho menos demuestra, que las medidas de imposición de derechos adicionales de Türkiye sean incompatibles con las prescripciones de la parte introductoria del artículo XX por alguna razón distinta de trato diferenciado dado a China. En el marco de la parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994, la cuestión central es si la medida se aplica de "buena fe" <sup>95</sup>, y si el Miembro que reglamenta ha logrado un "equilibrio" <sup>96</sup> adecuado entre sus propias prerrogativas de reglamentación y los intereses en conflicto de los demás Miembros de la OMC. Türkiye ha tratado diligentemente de lograr ese "equilibrio" en todo momento. No hay nada en sus medidas que contravenga los principios establecidos en la parte introductoria, y la comunicación de Türkiye contiene una explicación detallada de la justificación tanto fáctica como jurídica de sus medidas. <sup>97</sup>

2.65 Por último, en aras de la exhaustividad, Türkiye señala que sus socios en ACR quedan fuera del alcance de las medidas de imposición de derechos adicionales modificados, del mismo modo que estaban excluidos de los derechos adicionales iniciales. Este tratado diferenciado está vinculado, por supuesto, a la condición de copartícipes en ACR de esos Miembros. Es axiomático que los socios en ACR han de quedar excluidos del alcance de cualquier derecho de aduana propiamente dicho. Esto tampoco interfiere en la justificación ambiental y de salud pública de estas medidas, dado que, como Türkiye ha demostrado, todos sus ACR incluyen amplios mecanismos de consulta y coordinación que permiten a las partes abordar cualquier preocupación ambiental y relacionada con la salud, por lo que la urgencia y la necesidad de los derechos de aduana es significativamente menos pronunciada que en el caso de aquellos que son copartícipes en ACR. <sup>98</sup>

<sup>92</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 36.

<sup>93</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 36.

<sup>94</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 36.

<sup>95</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 158.

<sup>96</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 159.

<sup>97</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.4.

<sup>98</sup> El único copartícipe en un ACR que tiene un nivel significativo de exportaciones de vehículos en Türkiye es la Unión Europea, con la que Türkiye está ligada por una unión aduanera muy integrada, con amplios mecanismos de coordinación y cooperación en los que pueden abordarse las preocupaciones ambientales mediante medidas distintas de los derechos de importación (prueba documental CHN-27).

## 2.4 Los derechos adicionales están justificados en virtud del artículo XXIV del GATT de 1994 y la Cláusula de Habilitación

2.66 En respuesta a la alegación revisada formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994, Türkiye invoca como defensa el artículo XXIV del GATT de 1994 y la Cláusula de Habilitación. La alegación revisada formulada por China al amparo del artículo I.1 se centra en el trato concedido a los socios de Türkiye en ACR en comparación con otros Miembros de la OMC que no son socios de Türkiye en ACR. Türkiye plantea su defensa al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación incorporando por referencia sus argumentos formulados en el marco del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación en el contexto del IPLS. China impugna la validez de la defensa de Türkiye, y los desacuerdos de las partes se centran en dos cuestiones.

2.67 En primer lugar, China aduce que Türkiye no planteó su defensa al amparo del artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación en forma oportuna, es decir, en su primera comunicación escrita. Sin embargo, Türkiye no podía haber planteado esta defensa en ese momento porque el argumento de China en su primera comunicación escrita se centraba en el trato concedido a China en comparación con todos los demás países, tanto socios como no socios en ALC. Hasta la modificación introducida por la Decisión Presidencial Nº 10436, toda la argumentación de China en el marco del artículo I se centraba en el trato diferenciado concedido a China con respecto a todo el resto de los Miembros de la OMC, y no en el trato diferenciado concedido a los socios en ACR frente a los no socios en ACR. Por ejemplo, China adujo que "el tipo de derecho inferior o nulo no se aplica a las importaciones de EV procedentes de China. Por consiguiente, la 'ventaja, favor o privilegio' no se concede inmediata e incondicionalmente a los EV chinos, contrariamente a lo dispuesto en el artículo I.1".<sup>99</sup> Ningún lector razonable podía haber entendido que en sus argumentos anteriores China impugnaba los derechos adicionales por ser incompatibles con el artículo I debido al trato diferenciado entre los socios y los no socios de Türkiye en ACR. La respuesta de Türkiye en el marco de los artículos XX b) y XX g) —y sus explicaciones sobre los desafíos singulares que plantea China— reflejan este enfoque. Por consiguiente, el nuevo enfoque de China sobre el trato diferenciado concedido a las partes en ACR frente a los no partes en ACR constituye un cambio en sus argumentos al que Türkiye tiene derecho a responder.<sup>100</sup>

2.68 En cambio, tras la promulgación de la nueva Decisión Presidencial Nº 10436, China expuso un fundamento totalmente distinto para su alegación e impugnó el trato diferenciado entre los socios de Türkiye en ACR y los no socios de Türkiye en ACR (de los que China forma parte).<sup>101</sup> China compara ahora dos universos distintos de importaciones, a saber, las importaciones procedentes de China frente a las importaciones procedentes de "otros países"/"otras fuentes".<sup>102</sup> Esto representa una esencia y un fundamento totalmente nuevos de la alegación de China basada en el artículo I.1.<sup>103</sup> En caso de que el Grupo Especial considere que el cambio de la alegación de China al amparo del artículo I.1 sea admisible, el debido proceso exige que Türkiye tenga derecho a ajustar su respuesta a las alegaciones de China planteando una defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación y el artículo XXIV. Por consiguiente, el Grupo Especial debe rechazar el argumento de China de que Türkiye no planteó esta defensa en una etapa anterior de la presente diferencia.

2.69 En segundo lugar, China aduce que Türkiye no tenía derecho a plantear su defensa relacionada con los ACR incorporando por referencia sus argumentos relativos a sus ACR y su compatibilidad con la Cláusula de Habilitación y el artículo XXIV formulados en el contexto de la alegación de China relativa al IPLS.<sup>104</sup> Esto es incorrecto. China también se equivoca al aducir que Türkiye no podía remitirse a sus argumentos basados en el artículo XXIV y la Cláusula de Habilitación del contexto del IPLS, e incorporarlos por referencia, en el contexto de los derechos adicionales.<sup>105</sup> Türkiye presentó argumentos exhaustivos acerca de la conformidad de sus ACR con las normas de la OMC, tanto en el marco del artículo XXIV como de la Cláusula de Habilitación, en el contexto de las alegaciones relativas al IPLS, y no hay ninguna razón por la que Türkiye debería haber repetido todas esas afirmaciones, en lugar de simplemente remitirse a ellas. La defensa de Türkiye basada en el artículo XXIV o la Cláusula de Habilitación expuesta en gran detalle en el contexto de las "demás reglamentaciones comerciales restrictivas" se aplica exactamente de la misma forma con

<sup>99</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 116.

<sup>100</sup> Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 2.5.

<sup>101</sup> Respuesta de China a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafos 4 y 6.

<sup>102</sup> Respuesta de China a la pregunta 63 del Grupo Especial, párrafos 20-21.

<sup>103</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, sección 2.2.3.

<sup>104</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.29.

<sup>105</sup> Declaración inicial de China en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 46.

respecto a los "derechos". Es habitual que las partes se remitan a los argumentos de una parte de una comunicación y los incorporen en otra. Türkiye considera que la indicación de China de que Türkiye debería, en cambio, haber recortado el argumento del contexto del IPLS para pegarlo en el contexto de los derechos adicionales es infundada.

2.70 En lo que respecta al fondo de la defensa de Türkiye, China no parece plantear ningún argumento sustantivo adicional a los argumentos que ha planteado en respuesta a la invocación por Türkiye de esas mismas disposiciones en el contexto del IPLS, o diferente de estos argumentos. Türkiye también incorpora por referencia sus argumentos procesales, formulados en el contexto del IPLS, de que China no ha "plantea[do] la consideración" tanto de la Cláusula de Habilitación como del artículo XXIV.<sup>106</sup>

### 3 SISTEMA DE CONCESIÓN DE PERMISOS DE IMPORTACIÓN (IPLS)

#### 3.1 La alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994 es infundada

3.1 La alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994 se refiere al trato diferenciado concedido a los socios en ACR y no socios en ACR en el marco del IPLS. No se controvierte que el IPLS solo se aplica a los Miembros de la OMC que no son socios de Türkiye en ACR. Türkiye no cuestiona la infracción (técnica) del artículo I. En cambio, Türkiye invoca como justificaciones el artículo XXIV del GATT de 1994<sup>107</sup> y la Cláusula de Habilitación.<sup>108</sup>

##### 3.1.1 La alegación de China no está debidamente comprendida en el mandato del Grupo Especial porque China no ha "plantea[do] la consideración" de la Cláusula de Habilitación y el artículo XXIV del GATT de 1994

###### 3.1.1.1 China no ha "plantea[do] la consideración" de la Cláusula de Habilitación

3.2 El primer argumento de Türkiye es que la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994 no es admisible. China no ha "plantea[do] la consideración" tanto de la Cláusula de Habilitación como del artículo XXIV del GATT de 1994 en su solicitud de establecimiento de un grupo especial o en su primera comunicación escrita. Debido a esta omisión, China no ha incluido adecuadamente su alegación al amparo del artículo I.1 en el mandato del Grupo Especial. Por consiguiente, el Grupo Especial debe rechazar esta alegación *in limine*.

3.3 En el asunto *CE - Preferencias arancelarias*, el Órgano de Apelación constató que, con respecto a determinadas defensas afirmativas —principalmente en el marco de la Cláusula de Habilitación— un reclamante no solo está obligado a exponer una alegación de infracción, sino que también debe "plantea[r]" (mencionar) cualquier defensa afirmativa que sea un fundamento de derecho "evidente[]" (obvio) de la medida impugnada. El reclamante también debe explicar por qué, a su juicio, no se reúnen las condiciones específicas para la aplicación de la defensa afirmativa<sup>109</sup>, es decir, que los documentos debían contener una mención clara y explícita de la Cláusula de Habilitación.<sup>110</sup> Dicho de otro modo, el reclamante estaba obligado a *definir los parámetros* dentro de los cuales se esperaba que la UE, como demandado, justificara su recurso a la defensa afirmativa.<sup>111</sup> La preocupación subyacente se refiere al debido proceso y el papel fundamental que la Cláusula de Habilitación desempeña en el sistema mundial de comercio.<sup>112</sup> El reclamante no podía cerrar sus ojos ante la realidad de que la Cláusula de Habilitación era el fundamento obvio de la medida de la UE y no podía actuar, en términos de procedimiento, como si la Cláusula de Habilitación no existiera.

3.4 China no ha planteado la consideración de la Cláusula de Habilitación aunque es evidente que la justificación de la exención del IPLS se basa en la condición de un territorio de ser parte en un ACR. Este vínculo entre la exención y los ALC de Türkiye o la Unión Aduanera con la UE se establece

<sup>106</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.111-3.29.

<sup>107</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.30-3.60.

<sup>108</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.61-3.67.

<sup>109</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 110 y 113.

<sup>110</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 123.

<sup>111</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 114.

<sup>112</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 106.

explícitamente en la legislación de Türkiye<sup>113</sup>, y China lo reconoce explícitamente.<sup>114</sup> Por lo tanto, es "evidente[]" —totalmente obvio— que el trato concedido a esos países y territorios con arreglo a la legislación turca se rige por las disposiciones de excepción establecidas en las normas de la OMC que autorizan a los Miembros de la OMC a concertar ALC o uniones aduaneras, y se basa en dichas disposiciones.

3.5 Este fundamento jurídico del marco de la OMC es obviamente, y ante todo, la Cláusula de Habilitación, ya que la gran mayoría de los ALC de Türkiye se han concluido con otros Miembros de la OMC en desarrollo. Así pues, los ALC de Türkiye y la consiguiente exención de los socios en ALC del ámbito de aplicación del IPLS se han establecido "evidentemente al amparo" de la Cláusula de Habilitación. Por consiguiente, China conocía, al plantear esta diferencia, que la Cláusula de Habilitación era sumamente importante desde el punto de vista jurídico para su alegación al amparo del artículo I y que desempeñaría un papel importante en la defensa de Türkiye y el análisis jurídico del Grupo Especial. China también conocía que la gran mayoría de estos países son países en desarrollo. Por lo tanto, China conocía igualmente que era probable que Türkiye planteara una defensa al amparo de la Cláusula de Habilitación. No obstante, la solicitud de establecimiento de un grupo especial y la primera comunicación escrita presentadas por China no reflejan los derechos del reclamante en una situación como esta, como aclaró el Órgano de Apelación. En consecuencia, Türkiye sostiene que la alegación de China debe desestimarse por falta de jurisdicción. El Grupo Especial debe desestimar la alegación con respecto a todos los países y territorios con los que Türkiye tiene derecho a celebrar ALC al amparo de la Cláusula de Habilitación.

### **3.1.1.2 China no ha "plantea[do]" la consideración del artículo XXIV**

3.6 El mismo defecto jurisdiccional vicia también la impugnación de China relativa a la exclusión de los socios en ALC o uniones aduaneras cuyos acuerdos no están comprendidos en la Cláusula de Habilitación. La lógica y las preocupaciones relativas al debido proceso del Órgano de Apelación subyacentes a la jurisprudencia de *CE - Preferencias arancelarias* se aplican con igual fuerza a una defensa afirmativa al amparo del artículo XXIV del GATT de 1994. El artículo XXIV es tan fundamental para el sistema mundial de comercio como la Cláusula de Habilitación, porque los ALC y las uniones aduaneras establecidos en el marco del artículo XXIV reducen o eliminan los obstáculos al comercio, incrementan las corrientes comerciales y, por consiguiente, aumentan por igual los posibles beneficios económicos tanto para las naciones desarrolladas como en desarrollo.

3.7 Reflejando este papel fundamental del artículo XXIV, tanto los Miembros desarrollados como en desarrollo han recurrido al artículo XXIV para establecer acuerdos comerciales preferenciales. Así pues, el artículo XXIV está estrechamente relacionado con la política de desarrollo y, por lo tanto, al igual que la Cláusula de Habilitación, forma parte del conjunto de instrumentos de desarrollo de los países en desarrollo. En consecuencia, en este asunto, también era "evidente[]" que la exclusión por Türkiye de la Unión Europea, el Reino Unido y los países de la AELC se basaba en su condición de socios en ALC o uniones aduaneras y, en consecuencia, reúne los requisitos para ser una defensa afirmativa obvia al amparo del artículo XXIV. El hecho de que China no mencione el artículo XXIV en su solicitud de establecimiento de un grupo especial y en su primera comunicación escrita, y de no haber explicado a Türkiye por qué, según China, los acuerdos de Türkiye no se ajustan a las condiciones del artículo XXIV, también vician la alegación formulada por China al amparo del artículo I.

### **3.1.2 La exención por Türkiye de los socios en ALC del ámbito de aplicación del IPLS está justificada de conformidad con el artículo XXIV.5 del GATT de 1994 y el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación**

3.8 Aunque el Grupo Especial desestimara la objeción jurisdiccional de Türkiye, la exención de los socios de Türkiye en ALC está justificada de conformidad con el artículo XXIV.5 del GATT de 1994 y el párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación.

3.9 Todos los ACR de Türkiye cumplen los requisitos a los que están sujetas las zonas de libre comercio y las uniones aduaneras de conformidad con los artículos XXIV.5 y XXIV.8. En primer lugar, todos los ACR de Türkiye eliminan "los derechos de aduana y las demás reglamentaciones

<sup>113</sup> Véase la primera comunicación escrita de China, párrafos 25-42, que reproduce las partes pertinentes de los instrumentos jurídicos aduaneros de Türkiye.

<sup>114</sup> Véase, por ejemplo, la primera comunicación escrita de China, párrafo 28.

comerciales restrictivas" con respecto a "lo esencial de los intercambios comerciales" entre Türkiye y sus socios en ACR, y Türkiye lo ha demostrado en el caso de cada uno de los acuerdos. En segundo lugar, los derechos y otras reglamentaciones sobre el comercio con respecto a terceros no son más altos ni más restrictivos que los correspondientes derechos y otras reglamentaciones sobre el comercio existentes en los mismos territorios constitutivos con anterioridad al establecimiento de la zona de libre comercio o la unión aduanera. Además, la Unión Aduanera de Türkiye con la Unión Europea está en conformidad con los artículos XXIV.5 a) y XXIV.8 a), ya que no solo constituye una unión aduanera con un arancel armonizado, sino que también es, de hecho un espacio económico integrado, incluida la armonización de la legislación interna, la política comercial y de competencia y los derechos de propiedad intelectual.<sup>115</sup>

3.10 La exención de los socios en ACR del IPLS —tanto en el marco de ALC como la Unión Aduanera Türkiye-UE— reúne los requisitos para ser una defensa basada en el artículo XXIV, porque el IPLS constituye una de las "demás reglamentaciones comerciales restrictivas" en el sentido de los artículos XXIV.8 a) i) y XXIV.8 b). La exclusión de las importaciones procedentes de socios en ALC y uniones aduaneras es parte de la eliminación de "las demás reglamentaciones comerciales restrictivas" y, por lo tanto, está en principio autorizada por el artículo XXIV.5 siempre que se reúnan las condiciones sustantivas pertinentes para establecer una zona de libre comercio o una unión aduanera.

3.11 Análogamente, la exención de los socios en ALC en desarrollo está justificada en virtud de la Cláusula de Habilitación. Türkiye es un Miembro en desarrollo de la OMC y, como tal, está abarcada por los términos de la Cláusula de Habilitación. Con excepción de los acuerdos con el Reino Unido y los países de la AELC, todos los ALC de Türkiye se concluyeron con Miembros de la OMC en desarrollo. En la presente diferencia se cumplen las condiciones para invocar la Cláusula de Habilitación como defensa afirmativa del apartamiento del artículo I del GATT de 1994. El artículo 2 c) exige que los ALC entre países en desarrollo logren "reducir o eliminar mutuamente los aranceles ... aplicables a los productos importados en el marco de su comercio mutuo". Este requisito se interpreta universalmente en el sentido de que prescribe *cierta* liberalización arancelaria, pero otorga flexibilidad en cuanto al grado o la medida requeridos de esa liberalización arancelaria. Así pues, se entiende generalmente que este requisito impone una norma mucho menos rigurosa que el criterio análogo de "lo esencial de los intercambios comerciales" establecido en el artículo XXIV.

3.12 Todos los ALC de Türkiye han dado lugar a una liberalización arancelaria de gran alcance tanto para los productos industriales como agropecuarios, así como a la eliminación de las demás reglamentaciones comerciales restrictivas<sup>116</sup> y, por consiguiente, satisfacen los requisitos establecidos en el artículo XXIV del GATT de 1994. Por consiguiente, estos ALC también cumplen lógica y necesariamente la norma menos exigente de "reducir o eliminar mutuamente los aranceles" del párrafo 2 c) establecida en la Cláusula de Habilitación. El argumento de China de que Türkiye no puede recurrir a la Cláusula de Habilitación en el caso de los ACR que no se notificaron de conformidad con la Cláusula de Habilitación<sup>117</sup> debe rechazarse. La notificación de un Miembro no es determinante en cuanto a sus derechos y obligaciones en el marco de la OMC y el Miembro no debe verse limitado por su notificación a los efectos de sus argumentos en una diferencia posterior. Cualquier otro enfoque representa, efectivamente, una confusión de los derechos y las obligaciones sustantivos con el carácter procesal de una notificación. Türkiye lo ve confirmado en el Mecanismo de Transparencia para los Acuerdos Comerciales Regionales.<sup>118</sup>

3.13 Contrariamente al argumento de China, la prueba del asunto *Turquía - Textiles* no es aplicable y, en cualquier caso, es incorrecta desde el punto de vista jurídico. La crítica de Türkiye a esta prueba ya fue expuesta por el grupo especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Tubos*, que declaró que la aplicación de esta prueba a la liberalización interna entre las partes en ACR o uniones aduaneras "daría lugar a resultados absurdos" y que era "difícil imaginar cómo [al aplicar esta prueba] podría alguna vez satisfacerse el criterio de la necesidad".<sup>119</sup> Türkiye no ha visto que ni China ni ningún otro tercero refutaran esta crítica. La crítica que hace China de la distinción de Türkiye entre el aspecto "interno" y "externo" de una relación de ACR tampoco es convincente,

<sup>115</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.56 y siguientes.

<sup>116</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.44-3.48 y 3.55-3.60; y respuesta de Türkiye a la pregunta 50 del Grupo Especial, párrafo 2.97 y nota 256.

<sup>117</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 56.

<sup>118</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 46 del Grupo Especial, párrafo 2.58.

<sup>119</sup> Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Tubos*, nota 137.

porque esa misma distinción subyace a la constatación del grupo especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Tubos*.<sup>120</sup>

3.14 Del mismo modo, no importa si los ACR de Türkiye contienen disposiciones similares a las del artículo XX que Türkiye supuestamente podría invocar para justificar la aplicación del IPLS con respecto a sus socios en ACR. El argumento de China parece ser que la existencia de estas cláusulas en los ACR pertinentes significa que la "aplicación del IPLS no impediría el establecimiento" de esos ACR, porque Türkiye podía invocar estas excepciones en el marco de sus ACR, eliminando así el trato diferenciado concedido a sus socios en ACR con respecto a los Miembros de la OMC no participantes en ACR.<sup>121</sup> Esto es incorrecto. En primer lugar, el argumento presume la validez de la prueba utilizada en *Turquía - Textiles* y, en particular, la idea de que el criterio de "lo esencial de los intercambios comerciales" puede estar sujeto al criterio de "impedir el establecimiento", que Türkiye ha explicado que es incorrecta. En segundo lugar, la existencia de cláusulas similares a las del artículo XX en los ACR otorga a Türkiye la *flexibilidad*, pero no puede imponer a Türkiye la *obligación* —ya sea con arreglo a las normas de la OMC o las normas de los ACR— de invocar esas cláusulas. La existencia de estas flexibilidades en el marco de los ACR tampoco puede limitar el recurso de Türkiye a las justificaciones establecidas en el Acuerdo de la OMC. Un Gobierno debe tener libertad para ejercer la flexibilidad de que dispone, en virtud del artículo XXIV y las normas de los ACR, de excluir a los socios en ACR. Como constató el Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Neumáticos recauchutados*, no corresponde a un órgano resolutorio de la OMC "hacer hipótesis" sobre la opción de un Miembro de invocar o no ese tipo de cláusula de sus ACR.<sup>122</sup>

3.15 Además, contrariamente a lo que parece indicar el Grupo Especial en su pregunta 51, no es necesario que los ACR contengan una "disposición específica" para justificar la no aplicación de medidas como el IPLS.<sup>123</sup> El texto del artículo XXIV exige que las partes en ACR eliminen las reglamentaciones comerciales restrictivas. En principio, en el texto del artículo XXIV no hay ninguna salvedad a esta obligación basada en si un ACR contiene una "disposición específica" que autorice o exija la no aplicación de determinadas medidas en el marco en la relación entre las partes en el ACR. El criterio jurídico adecuado debe ser si la medida que se está liberalizando es realmente restrictiva del comercio, o puede serlo, y si está comprendida en la categoría de medidas que un ACR tiene por objeto eliminar.<sup>124</sup>

3.16 Por último, contrariamente a los argumentos de algunos de los terceros, no hay ningún impedimento jurídico para examinar tanto una defensa basada en el artículo XXIV como en el artículo XX y no hay ningún límite formal, *a priori*, a la facultad de un demandado de recurrir tanto al artículo XXIV como al artículo XX, como adujeron la Unión Europea y Australia.<sup>125</sup> En cualquier caso, Türkiye no se opondría a que el Grupo Especial examinara en primer lugar la defensa de Türkiye al amparo del artículo XX, incluso con respecto a cualquier infracción del artículo I.<sup>126</sup>

## **3.2 La alegación formulada por China al amparo del artículo III.4 del GATT de 1994 es infundada**

3.17 China alega que el IPLS es incompatible con el principio de trato nacional establecido en el artículo III.4 del GATT de 1994. Aduce que la Notificación 2025/7, que establece las condiciones que deben cumplirse para obtener una licencia de importación, impone cinco requisitos que se aplican a los EV y vehículos híbridos de recarga externa importados procedentes de no socios en ALC y uniones aduaneras, incluida China, pero no a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa importados de productores nacionales. Esta situación, según China, da lugar a un trato menos favorable.<sup>127</sup>

3.18 Sin embargo, ninguno de los requisitos de la Notificación 2025/7 equivale a un trato menos favorable que sea incompatible con el artículo III.4. Estos requisitos simplemente *reiteran* los requisitos ya aplicados a los productores nacionales de EV y vehículos híbridos de recarga externa

<sup>120</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.14 y siguientes.

<sup>121</sup> Respuesta de China a la pregunta 52 del Grupo Especial, párrafo 81.

<sup>122</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 234.

<sup>123</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.24 y siguientes.

<sup>124</sup> Respuestas de Türkiye a las preguntas 50, párrafo 2.94, y 51, párrafo 2.105, del Grupo Especial.

<sup>125</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 47 del Grupo Especial, párrafos 2.64-2.71; y respuesta de Australia a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 27.

<sup>126</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.7-3.8.

<sup>127</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 214-221.

en virtud de otros instrumentos. Esto aporta mayor transparencia y practicidad administrativa a los importadores, al poner de relieve las normas a las que estos importadores están sujetos.<sup>128</sup>

3.19 China también aduce también que el mero hecho de que el IPLS no se aplique a los fabricantes nacionales es suficiente para acreditar *prima facie* la incompatibilidad con el artículo III.4.<sup>129</sup> Sin embargo, el enfoque de China contradice la jurisprudencia firmemente arraigada que establece claramente que una simple diferencia de trato entre los productos nacionales y los importados no da lugar necesariamente a una incompatibilidad con el artículo III.4.<sup>130</sup> Además de las diferencias formales, China no ha explicado por qué los requisitos del IPLS equivalen a un trato menos favorable en el sentido del artículo III.4.

3.20 El primer requisito de la Notificación 2025/7 es que los importadores tengan 20 estaciones de servicio en 7 regiones geográficas.<sup>131</sup> Este requisito también existe para los fabricantes nacionales de conformidad con el Reglamento relativo a los Servicios Posventa. Así pues, existe una simetría perfecta entre el requisito aplicable a los productores nacionales y extranjeros.<sup>132</sup> China cuestiona el hecho de que, contrariamente a lo que ocurre en el caso de los productores nacionales, los importadores no puedan utilizar a terceros para establecer estaciones de servicio.<sup>133</sup> Sin embargo, al examinar el punto adecuado para comparar a los fabricantes nacionales —que son los fabricantes extranjeros y no los importadores— resulta evidente que existe en ambos lados la libertad de establecer estas estaciones de servicio ya sea por sí mismos o a través de un tercero.<sup>134</sup> Además, los importadores de vehículos de distintos fabricantes pueden utilizar las mismas estaciones de servicio para estas diferentes marcas y los importadores pueden utilizar las estaciones de servicio preexistentes establecidas para los vehículos que estén importando actualmente. Estos factores reducen considerablemente los costos de cumplimiento del requisito relativo a las estaciones de servicio.<sup>135</sup>

3.21 El segundo requisito es que las personas encargadas del mantenimiento y la reparación de vehículos tengan un "certificado de competencia" exclusivamente para el mantenimiento de EV o vehículos híbridos de recarga externa.<sup>136</sup> Este requisito no impone ninguna carga adicional a los importadores, ya que los títulos de aptitud requeridos que se aplican a los vehículos nacionales con arreglo a las normas turcas pertinentes (TS 12047 y TSE K 646) son igualmente especializados e igualmente exigentes. Incluso si no son idénticos, son, como mínimo, equivalentes al "certificado de competencia" requerido en virtud de la Notificación 2025/7.<sup>137</sup> Además, el personal debe cumplir normas muy específicas en materia de aptitudes y conocimientos, como la especialización en vehículos eléctricos y la cualificación para el mantenimiento de vehículos eléctricos, y recibir de manera periódica formación específicamente relacionada con dichos vehículos. Por lo tanto, no hay fundamento alguno para que China aduzca que los requisitos para el personal de los talleres de

<sup>128</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.74-3.76; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.39.

<sup>129</sup> Declaración inicial de China en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 60; y respuesta de China a la pregunta adicional 6 formulada con antelación por el Grupo Especial en la segunda reunión con el Grupo Especial.

<sup>130</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 135. Véase también el informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128; y la respuesta de Türkiye a la pregunta adicional 6 formulada con antelación por el Grupo Especial en la segunda reunión con el Grupo Especial.

<sup>131</sup> Artículo 3(2)(a) de la Notificación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>132</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.81; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.56.

<sup>133</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 218; y declaración inicial de China en la primera reunión con el Grupo Especial, párrafo 72.

<sup>134</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.82-3.85; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.56-3.57; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.2.

<sup>135</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.58; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.2.

<sup>136</sup> Artículo 3(2)(a) de la Notificación 2025/7 (prueba documental CHN-16). Véanse la respuesta de Türkiye a las preguntas 32-34 del Grupo Especial; y la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.60-3.62.

<sup>137</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.62-3.68.

reparación de EV y vehículos híbridos de recarga externa nacionales son menos exigentes que los aplicables específicamente a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa extranjeros.<sup>138</sup>

3.22 El tercer requisito impugnado por China es que los importadores operen centros de llamadas. Este requisito, como cuestión de hecho, ya es cumplido por los fabricantes nacionales. Además, el Reglamento relativo a los Servicios Posventa exige que los consumidores puedan contactarse con los fabricantes nacionales por teléfono, fax, correo electrónico o correo postal.<sup>139</sup>

3.23 El cuarto requisito es que los fabricantes extranjeros tengan un representante autorizado residente en Türkiye.<sup>140</sup> Por supuesto que este requisito no existe formalmente para los fabricantes nacionales, debido a que ya están presentes en Türkiye. Antes bien, este requisito tiene por objeto crear un vínculo entre los fabricantes y las autoridades turcas competentes que no existe con respecto a los fabricantes extranjeros, pero que naturalmente ya existe en el caso de los fabricantes nacionales.<sup>141</sup> Además, no se trata de un nuevo requisito porque, con arreglo al Reglamento de Homologación, los fabricantes extranjeros de automóviles vendidos en Türkiye ya estaban obligados a tener un representante autorizado en Türkiye para poder comercializar legalmente sus automóviles y con fines de vigilancia del mercado.<sup>142</sup> Por lo tanto, este requisito no da lugar a cargas o costos adicionales para los fabricantes extranjeros.<sup>143</sup> En respuesta, China alega que los importadores se enfrentan a la "doble carga" de nombrar un representante autorizado en virtud tanto de la Notificación 2025/7 como del Reglamento de Homologación.<sup>144</sup> Sin embargo, se trata de una interpretación incorrecta de las disposiciones pertinentes de la legislación turca. Si un fabricante extranjero ya tiene un representante autorizado en virtud del Reglamento de Homologación (independientemente de que ese representante autorizado sea el importador u otra entidad), el fabricante no necesita nombrar un segundo representante en virtud de la Notificación 2025/7. Así pues, la "doble carga" alegada por China no existe.<sup>145</sup> Por último, el costo y el esfuerzo administrativo de cumplir este requisito es tan mínimo que simplemente no puede considerarse que este requisito afecte a las condiciones de competencia con respecto a los productores extranjeros.<sup>146</sup>

3.24 El quinto requisito es que los importadores hagan una declaración sobre la vigilancia, el control y la supervisión de los sistemas de baterías.<sup>147</sup> Sin embargo, esta declaración no es más que un instrumento de transparencia para recordar a los importadores las obligaciones que ya existen en virtud del Reglamento relativo a los Residuos de Baterías y Acumuladores.<sup>148</sup> Del mismo modo, los fabricantes nacionales y los importadores deben garantizar la conformidad de los vehículos automóviles, sus componentes y unidades técnicas independientes con los reglamentos técnicos establecidos en el Reglamento de Homologación al colocar esos vehículos en el mercado, así como durante los procesos de vigilancia del mercado.<sup>149</sup> El Reglamento de Homologación se aplica por igual a los vehículos producidos en el país y el extranjero y abarca la seguridad de las baterías recargables de vehículos, incluida la seguridad eléctrica.<sup>150</sup> El hecho de que los importadores también deban reconocer explícitamente su responsabilidad de cumplir las normas de seguridad mediante la declaración no entraña ningún procedimiento administrativo gravoso ni costos adicionales para el importador que lo pusieran en una situación menos favorable que la de los fabricantes nacionales.<sup>151</sup>

<sup>138</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.64-3.68.

<sup>139</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.97-3.98; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 370-3.71.

<sup>140</sup> Artículo 3(2)(ç) de la Notificación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>141</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.99-3.103.

<sup>142</sup> Reglamento de Homologación (prueba documental TUR-54). Véase también la respuesta de Türkiye a la pregunta 27 del Grupo Especial, párrafo 2.7.

<sup>143</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.102.

<sup>144</sup> Declaración inicial de China en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.6.

<sup>145</sup> Observación de Türkiye sobre la respuesta de China a la pregunta 71 del Grupo Especial tras la segunda reunión con el Grupo Especial.

<sup>146</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.99-3.103.

<sup>147</sup> Artículo 3(2)(d) de la Notificación 2025/7 (prueba documental CHN-16).

<sup>148</sup> Reglamento relativo al Control de los Residuos de Baterías y Acumuladores (prueba documental TUR-83). Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.104-3.107; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.78.

<sup>149</sup> Reglamento de Homologación, versión completa (prueba documental TUR-54 *bis*). Véase también la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.78.

<sup>150</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.81.

<sup>151</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.104-3.107; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.81.

3.25 Por último, China cuestiona el hecho de que los fabricantes nacionales se enfrenten a consecuencias monetarias por incumplir la Ley de Protección de los Consumidores, mientras que los importadores se verán impedidos de importar EV y vehículos híbridos de recarga externa si no cumplen los mismos requisitos (por ejemplo, establecer 20 estaciones de servicio en las 7 regiones geográficas de Türkiye).<sup>152</sup> Sin embargo, la diferencia en las consecuencias reglamentarias en caso de incumplimiento está perfectamente justificada por el mayor riesgo reglamentario de incumplimiento en el caso de los importadores de países no socios en ALC y uniones aduaneras porque Türkiye ejerce una supervisión reglamentaria más limitada sobre esos importadores y los productos que ellos importan.<sup>153</sup> Dicho de otro modo, esta diferencia en la respuesta reglamentaria repara una asimetría intrínseca en las condiciones de competencia existentes entre los fabricantes nacionales y los fabricantes extranjeros, ya que los primeros están sujetos a la supervisión continua del Gobierno.<sup>154</sup>

3.26 Por estas razones, China no ha demostrado que los requisitos del IPLS equivalgan a un trato menos favorable en el sentido del artículo III.4 del GATT de 1994.

### 3.3 La alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1 del GATT de 1994 es infundada

3.27 China alega que el IPLS es incompatible con el artículo XI.1 del GATT de 1994 porque, en su opinión, equivale a una restricción en el sentido de esa disposición.<sup>155</sup> China aduce que el IPLS tiene efectos limitativos porque condiciona la importación de EV y vehículos híbridos de recarga externa al cumplimiento de determinados requisitos y porque entraña cargas y costos adicionales.<sup>156</sup>

3.28 Türkiye sostiene que la expedición de una licencia de importación de IPLS basada en el cumplimiento de determinadas condiciones no es un instrumento destinado a controlar o restringir el volumen o el valor de las importaciones, que es de lo trata el artículo XI. El artículo XI.1 se refiere a medidas que funcionan como prohibiciones o restricciones a la importación, y no a prescripciones reglamentarias ordinarias que entrañan costos de cumplimiento indirectos. En cambio, la denegación de una licencia de importación es simplemente un método para garantizar el cumplimiento adecuado por los importadores de la legislación turca de protección de los consumidores que se aplica a los importadores y a los fabricantes nacionales.<sup>157</sup>

3.29 En primer lugar, el hecho de que el IPLS supedita la expedición de una licencia de importación al cumplimiento de determinadas condiciones no significa automáticamente que sea una restricción a la importación en el sentido del artículo XI.1. Como han destacado varios grupos especiales, *"no toda condición o carga impuesta a la importación ... será incompatible con el artículo XI[.1], sino únicamente las que sean limitativas, es decir, las que limiten la importación ... de productos"*.<sup>158</sup> La cuestión fundamental no es si el IPLS impone condiciones a la importación, sino si esas condiciones van más allá de los requisitos "rutinarios" que cabe esperar, especialmente en el campo de las nuevas tecnologías, como los EV y los vehículos híbridos.<sup>159</sup> Por lo tanto, para lograr demostrar que el IPLS tiene un efecto limitativo en el comercio en el sentido del artículo XI.1, China no puede simplemente señalar costos adicionales derivados del cumplimiento de los requisitos del IPLS.<sup>160</sup>

<sup>152</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 220.

<sup>153</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.85.

<sup>154</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.86.

<sup>155</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 182-193.

<sup>156</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 183-187.

<sup>157</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.121; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.90; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.10.

<sup>158</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafo 5.217 (sin resalte en el original). Véase también el informe del Grupo Especial en *Argentina - Medidas relativas a la importación*, párrafos 6.252-6.254 (donde se hace referencia a los informes de los Grupos Especiales, *India - Automóviles*, párrafo 7.270; y *China - Materias primas*, párrafo 7.917). Véase también la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.115.

<sup>159</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.117-3.121; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.91.

<sup>160</sup> Informe del Grupo Especial, *Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Colombia) / Colombia - Textiles (artículo 21.5 - Panamá)*, párrafo 7.224. Véase también la primera comunicación escrita de la Türkiye, párrafos 3.119-3.130.

3.30 En segundo lugar, los importadores tienen pleno control sobre el cumplimiento de las condiciones del IPLS. La posibilidad de importar está sujeta al cumplimiento de requisitos específicos y claros. Los importadores que cumplan estos requisitos podrán importar. Esto difiere mucho de, por ejemplo, un contingente de importación o una restricción de los puertos de entrada, medidas que normalmente se consideran incompatibles con el artículo XI.1.<sup>161</sup> China responde que los importadores tienen un control limitado porque pueden hacer frente a una disponibilidad limitada de recursos humanos para dotar de personal los centros de atención telefónica.<sup>162</sup> Sin embargo, China no ha presentado ninguna prueba en apoyo de su afirmación, y normalmente se espera que los vendedores de productos tecnológicamente avanzados, como los EV y los vehículos híbridos, presten servicios posventa. Por lo tanto, no se puede considerar que el cumplimiento de los criterios del IPLS esté fuera del control del importador.<sup>163</sup> China aduce además que los importadores no tienen el control porque, supuestamente, i) carecen de orientaciones sobre cómo y dónde presentar una solicitud para el IPLS, y ii) el sitio web para la presentación de solicitudes no está operativo.<sup>164</sup> Türkiye no está de acuerdo con estas afirmaciones, como se explica en la sección relativa a la alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a). Además, China no ha explicado de qué manera esos factores obstaculizarían el control de los importadores o darían lugar a un efecto limitativo en las importaciones.<sup>165</sup>

3.31 En tercer lugar, los requisitos del IPLS no son discriminatorios. Antes bien, se imponen de manera equivalente a los productores nacionales y a los importadores tanto de socios en ALC como de la Unión Europea y de no socios en ALC. Esto debería tenerse en cuenta al evaluar el grado de restricción del comercio de la medida.<sup>166</sup> En respuesta, China aduce que el artículo XI.1 no exige una demostración del trato discriminatorio.<sup>167</sup> Sin embargo, China pasa por alto lo fundamental. El argumento de Türkiye era simplemente que la carga que recae sobre el reclamante de demostrar la supuesta restricción del comercio es mayor en el caso de las medidas no discriminatorias que en el de las discriminatorias.<sup>168</sup>

3.32 En cuarto lugar, numerosas jurisdicciones regulan los vehículos automóviles y, en particular, los vehículos eléctricos e híbridos más novedosos, de la misma manera que Türkiye. Esto demuestra además que los requisitos del IPLS no van más allá de los requisitos "rutinarios" en el marco de los regímenes nacionales de protección de los consumidores.<sup>169</sup> China describe este argumento como un "intento de desviar la atención haciendo referencia a las supuestas políticas de otros Miembros de la OMC".<sup>170</sup> Sin embargo, este criterio es muy pertinente para el análisis del grupo especial, ya que apoya la afirmación de Türkiye de que los requisitos del IPLS son requisitos "rutinarios" o "normales".<sup>171</sup>

3.33 China aduce además que el IPLS no prevé ningún período de transición y que los requisitos del IPLS son excesivamente rígidos e inflexibles.<sup>172</sup> Sin embargo, estos factores no son pertinentes para la evaluación por el Grupo Especial de la compatibilidad del IPLS con el artículo XI.1 y China no cita ningún precedente que apoye la idea de que la compatibilidad con el artículo XI.1 depende de si se ha aplicado un período de transición o de si la medida es "rígida" o "inflexible".<sup>173</sup> Antes bien, como ya se ha señalado, el criterio jurídico pertinente es si la medida en litigio tiene "efectos limitativos".<sup>174</sup>

<sup>161</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.131-3.134; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.92.

<sup>162</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 62.

<sup>163</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.103.

<sup>164</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 62.

<sup>165</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.106.

<sup>166</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.135; segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.93 y 3.108.

<sup>167</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 64.

<sup>168</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.108.

<sup>169</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.136; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109.

<sup>170</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 66.

<sup>171</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.109.

<sup>172</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 188-191.

<sup>173</sup> Türkiye ha explicado, en el contexto del artículo X.3 a), que las disposiciones del GATT de 1994 invocadas por China no obligan a los Miembros a prever un período de transición antes de la entrada en vigor de una medida (véase la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.163-3.172).

<sup>174</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.110.

3.34 Por último, China señala los supuestos efectos del IPLS en el comercio para respaldar su argumento. Se basa en los datos sobre las importaciones de EV durante un breve período (24 meses) para aducir que las importaciones procedentes de China disminuyeron bruscamente tras la imposición del IPLS.<sup>175</sup> Sin embargo, los datos de importación más completos muestran claramente que, justo antes de la introducción del IPLS, las importaciones habían aumentado a un ritmo excepcionalmente elevado hasta alcanzar un nivel sin precedentes. Así pues, la introducción del IPLS no provocó una reducción artificial de las importaciones, sino que coincidió con una vuelta a los niveles habituales, al tiempo que persistía la tendencia alcista a largo plazo. Los datos relativos a las importaciones de vehículos híbridos muestran un continuo aumento de las importaciones procedentes de China a pesar de la entrada en vigor del IPLS. Así pues, los datos muestran que la medida de Türkiye no ha causado una perturbación duradera o sustancial de las importaciones de China. La disminución temporal de las importaciones de EV —que partía de niveles excepcionalmente elevados— se invirtió rápidamente, y el comercio de vehículos híbridos sigue siendo sólido. Estas tendencias respaldan la conclusión de que la medida no tiene efectos de restricción del comercio.<sup>176</sup>

### 3.4 La alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC es infundada

3.35 China aduce que el IPLS es una medida en materia de inversiones relacionadas con el comercio en el sentido del Acuerdo sobre las MIC y que infringe el artículo 2.1 porque es incompatible con las disposiciones de los artículos III y XI del GATT de 1994.<sup>177</sup>

3.36 Türkiye aduce que el Acuerdo sobre las MIC no es aplicable porque el IPLS no menciona explícitamente los objetivos de inversión ni tiene por objeto promover la inversión. No contiene texto, incentivos u objetivos relacionados con la inversión. La jurisprudencia de la OMC ha distinguido sistemáticamente entre las medidas que *requieren* inversiones para lograr el cumplimiento de la reglamentación y las que persiguen objetivos reglamentarios legítimos y solo entrañan *incidentalmente* determinadas inversiones.<sup>178</sup>

3.37 El IPLS está claramente comprendido en esta última categoría, ya que regula la prestación de servicios posventa y de mantenimiento. Reafirma las obligaciones que se aplican tanto a los fabricantes nacionales como a los fabricantes extranjeros y que no guardan relación con ninguna prescripción en materia de producción local. No establece explícita ni implícitamente que su objetivo sea incentivar o promover de otro modo la inversión en Türkiye. Por consiguiente, cualquier inversión resultante es simplemente un efecto incidental del cumplimiento de los requisitos en materia de protección y seguridad de los consumidores y no puede, con arreglo a ningún criterio, considerarse un objetivo deliberado de la medida. Si se aceptara la definición amplia de "medidas en materia de inversiones" de China, prácticamente cualquier medida interna se convertiría en una MIC.<sup>179</sup>

3.38 En respuesta, China invoca el asunto *Indonesia - Automóviles* en apoyo de su argumento, pero dicha diferencia es, a efectos fácticos y jurídicos, distinguible de la presente diferencia.<sup>180</sup> El grupo especial que se ocupó del asunto *Indonesia - Automóviles* examinó las prescripciones en materia de contenido nacional relacionadas con los incentivos fiscales y las exenciones de derechos de aduana en el marco del Programa de Automóviles Nacionales de Indonesia.<sup>181</sup> La propia Indonesia confirmó que el objetivo del Programa era "fortalecer el desarrollo general de la industria"<sup>182</sup>, lo que llevó al grupo especial a constatar que las medidas tenían claros "objetivos de inversión y características relacionadas con las inversiones", se referían a "programas de inversión" y trataban de ampliar la

<sup>175</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 193.

<sup>176</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.112-3.120.

<sup>177</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafos 224-228.

<sup>178</sup> Véanse, por ejemplo, los informes de los Grupos Especiales, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.80; *India - Células solares*, párrafo 7.62; y *Canadá - Energía renovable / Canadá - Programa de tarifas reguladas*, párrafo 7.111. Véase también la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.134.

<sup>179</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.143-3.147; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.136.

<sup>180</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.133.

<sup>181</sup> Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafos 14.75-14.77.

<sup>182</sup> Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafos 14.78-14.79.

capacidad local de fabricación, lo que afectaba a las corrientes de inversión.<sup>183</sup> El IPLS no contiene ninguna de esas características.

3.39 China también atribuye importancia al hecho de que el IPLS no se aplicará a los titulares de certificados de inversión.<sup>184</sup> A juicio de China, eso significa que el IPLS persigue objetivos de inversión. Sin embargo, la cuestión de si el IPLS es una medida en materia de inversiones debe discernirse a partir de su *diseño, sustancia o aplicación*, no de su *no aplicación* como consecuencia de una medida totalmente distinta. Por la misma razón, si China considera que los incentivos a la inversión se crean en virtud de otra medida, como el Sistema de Incentivos a la Inversión, China debería impugnar ese sistema, en lugar de atribuir al IPLS efectos de promoción de las inversiones.<sup>185</sup>

3.40 Por último, la alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1 es una alegación puramente consiguiente. Así pues, incluso si el Grupo Especial constatará que el IPLS es una medida en materia de inversiones sujeta al Acuerdo sobre las MIC, el Grupo Especial tendría que desestimar la alegación formulada por China al amparo del artículo 2.1, porque China no ha demostrado que el IPLS sea incompatible con los artículos III.4 y XI.1 del GATT de 1994.<sup>186</sup>

### **3.5 La alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a) del GATT de 1994 es infundada**

3.41 Las alegaciones y los argumentos de China al amparo del artículo X.3 a) deben rechazarse. A lo largo de este procedimiento, las partes han intercambiado argumentos en relación con el criterio jurídico aplicable en el marco del artículo X.3 a), así como sobre aspectos específicos del IPLS. Türkiye examina sucesivamente estos argumentos.

#### **3.5.1 Los argumentos de China sobre el criterio jurídico aplicable en el marco del artículo X.3 a) deben rechazarse**

3.42 Con respecto al criterio jurídico aplicable en el marco del artículo X.3 a), Türkiye declaró en su primera comunicación escrita que la "manera de aplicación" en el sentido del artículo X.3 a) se refiere a una "pauta de aplicación".<sup>187</sup> En respuesta, China ha aducido reiteradamente que no es necesario demostrar una "pauta de aplicación" con arreglo al artículo X.3 a), sino que un acto administrativo individual por sí solo puede constituir una "manera de aplicación".<sup>188</sup> En opinión de Türkiye, se trataría de una situación muy excepcional, pero, en todo caso, este debate no es pertinente para la alegación formulada al amparo del artículo X.3 a) ante el Grupo Especial. Türkiye no aduce que deba desestimarse ningún aspecto de la impugnación de China al amparo del artículo X.3 a) porque se dirija indebidamente contra un solo caso de aplicación, en contraposición a una "pauta" de actos administrativos. Por lo tanto, no es necesario que el Grupo Especial aborde esta discrepancia de "un único acto frente a una pauta de actos".

3.43 En segundo lugar, las partes han examinado la Directiva de Aplicación y la cuestión de si China puede plantear alegaciones al amparo de los artículos I y III del GATT de 1994 contra esa Directiva. En opinión de Türkiye, esta cuestión no es controvertida y no es fundamental para resolver las alegaciones formuladas por China al amparo del artículo X.3 a). La Directiva de Aplicación forma parte de la "manera de aplicación" del IPLS, y China puede impugnarla. En términos más generales, como proposición general, el contenido de una medida escrita de carácter administrativo puede ser impugnado como una "manera de aplicación" de una medida (en este caso el IPLS). Pero aun así China debe invocar el criterio jurídico correcto aplicable en el marco del artículo X.3 a). Un reclamante no puede presentar lo que es funcionalmente una reclamación sustantiva en materia de trato NMF o trato nacional al amparo del artículo X.3 a), como hace China. Antes bien, el reclamante debe alegar y demostrar que la manera de aplicar un reglamento comercial no es "uniforme", "razonable" o "imparcial", en el sentido del artículo X.3 a). Ninguno de estos tres términos se refiere

<sup>183</sup> Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.80; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.133.

<sup>184</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 85.

<sup>185</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.137; y declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.15.

<sup>186</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.149.

<sup>187</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.161.

<sup>188</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 88.

a cuestiones de trato NMF o trato nacional. Concretamente, el término "uniforme" —invocado por China<sup>189</sup>— se refiere al trato incompatible de los sujetos de derecho, por ejemplo, a lo largo del tiempo o en distintos lugares geográficos en la práctica administrativa de una autoridad, y no permite repetir las alegaciones relativas al trato NMF o al trato nacional presentadas al amparo de los artículos I y III del GATT de 1994.

### **3.5.2 Los argumentos de China sobre determinados aspectos de la aplicación del IPLS deben rechazarse**

3.44 China impugna, en primer lugar, determinados aspectos de la entrada en vigor del IPLS y el tiempo supuestamente insuficiente que se concedió a los importadores para prepararse para el funcionamiento del IPLS. Por ejemplo, China aduce que el IPLS se impuso "repentinamente". China también alega que Türkiye impuso el IPLS "sin ninguna justificación". Sin embargo, China no formula una alegación reconocible al amparo del artículo X.3 a), porque el artículo X.3 a) no regula la entrada en vigor de los reglamentos comerciales. La "manera de aplicación" de una norma no abarca su entrada en vigor, porque solo una medida que ya haya entrado en vigor puede "aplicarse".<sup>190</sup> Parece lógico que las medidas que aún no han entrado en vigor no están en funcionamiento y, por lo tanto, no pueden ser "aplicadas". La aplicación de una medida alude a "'dar efecto práctico o aplicar' un instrumento jurídico del tipo descrito en el párrafo 1 del artículo X"<sup>191</sup>, como afirmó el grupo especial en el asunto *Estados Unidos - EPO*. Contrariamente a los argumentos de China, las palabras "dar efecto práctico" fueron utilizadas por el grupo especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - EPO* no como sinónimo de la entrada en vigor, sino más bien como sinónimo de aclarar, poner en práctica o aplicar una norma legal a un conjunto determinado de hechos.

3.45 Como otra preocupación en torno a la entrada en vigor del IPLS, China afirma que Türkiye impuso el IPLS "sin ninguna justificación", lo cual, a juicio de China, es también contrario al artículo X.3 a).<sup>192</sup> Esta afirmación también es incorrecta, ya que no hay obligación, ni en el marco del artículo X.3 a) ni de ninguna otra disposición del GATT de 1994, de exponer los motivos o explicar o revelar de otro modo las razones que llevaron a los órganos legislativos o ejecutivos a la creación de una medida determinada.<sup>193</sup>

3.46 En segundo lugar, China aduce que Türkiye incurre en un trato discriminatorio entre productos o importadores nacionales y extranjeros, así como entre grupos de productos o importadores extranjeros. Pero estos argumentos simplemente repiten las alegaciones formuladas por China al amparo de los artículos I y III del GATT de 1994. A modo de ejemplo, China aduce que "los importadores de EV y vehículos híbridos de recarga externa (enchufables) chinos y de países que no forman parte de ALC, por un lado, y los importadores de EV y vehículos híbridos de recarga externa (enchufables) de la UE y de países que forman parte de ALC, por otro lado, se encuentran en una situación similar y, sin embargo, reciben un trato muy diferente".<sup>194</sup> Esto no es sino una reiteración de la alegación formulada por China al amparo del artículo I.1 del GATT de 1994 en su primera comunicación escrita. Lo mismo cabe decir de la alegación formulada por China al amparo del artículo X.3 a) de que Türkiye "favorece a los importadores de EV y vehículos híbridos de recarga externa (enchufables) de la UE y de países que forman parte de ALC así como a los productores nacionales" con respecto a otros participantes en el mercado.<sup>195</sup> Se trata de una alegación sobre el trato NMF que corresponde al artículo I del GATT de 1994 y una alegación de infracción del trato nacional que habría de plantearse debidamente al amparo del artículo III.4 del GATT de 1994. Las supuestas infracciones de plantearse principios de trato NMF y trato nacional no pueden constituir el fundamento de una alegación adecuada al amparo del artículo X.3 a), porque se refieren al fondo de un reglamento comercial, mientras que el artículo X.3 a) se centra en su aplicación.<sup>196</sup>

3.47 En tercer lugar, China aduce que el sitio web a través del cual los importadores pueden solicitar autorizaciones de importación de conformidad con el IPLS no ha estado o no está operativo. Esto no se ajusta a los hechos, porque el sitio web está plenamente operativo<sup>197</sup>, estaba plenamente

<sup>189</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 348.

<sup>190</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.164-3.166.

<sup>191</sup> Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EPO*, párrafo 7.821.

<sup>192</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 242.

<sup>193</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.170.

<sup>194</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 248.

<sup>195</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 249.

<sup>196</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, secciones 3.7.3.6 y 3.7.3.8.

<sup>197</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 3.7.3.5.

accesible en el momento en que se promulgó la Directiva de Aplicación y sigue plenamente accesible desde entonces. De hecho, el sitio web es anterior a la Directiva de Aplicación, porque sirve de portal general para una serie de solicitudes que los fabricantes o importadores de vehículos pueden optar por presentar ante las autoridades turcas competentes. La URL del sitio web que figuraba en la Directiva de Aplicación era correcta; simplemente no contenía una extensión. Es únicamente por este motivo por lo que al pulsar en ese enlace se generaba la respuesta "página no encontrada" que China reflejó en su prueba documental CHN-23. En todo momento se han aceptado y tramitado las solicitudes, y así sigue siendo. Si algún importador encuentra dificultades, puede ponerse en contacto con las direcciones pertinentes de las administraciones públicas turcas para encontrar una solución. Esto reviste especial importancia en el presente asunto, puesto que muchos importadores ya estarían familiarizados con el sitio web incluso desde antes de la publicación de la Directiva de Aplicación, como se señalado *supra*, porque ese sitio web sirve de portal general para la presentación de solicitudes con otros fines relacionados con los vehículos automóviles.

3.48 China afirma también que el sitio web en cuestión es simplemente una "página general del Instituto Turco de Normas"<sup>198</sup> y que "Türkiye no proporciona un enlace a la solicitud en línea de un certificado de permiso de importación ni demuestra que esa solicitud en línea haya estado disponible desde que se adoptó la Directiva de Aplicación".<sup>199</sup> Sin embargo, el sitio web es un portal de acceso a una serie de trámites administrativos entre los que tanto los importadores como los fabricantes nacionales pueden elegir, como las solicitudes de homologación, las solicitudes de evaluación de la conformidad y las autorizaciones relacionadas con el IPLS. Türkiye no ve por qué ha de existir en esas circunstancias una infracción del artículo X.3 a). Un importador puede navegar perfectamente por el sitio web y localizar la solicitud correspondiente al IPLS. Türkiye ha presentado pruebas con ejemplos detallados, incluidas capturas de pantalla.

3.49 En cuarto lugar, China impugna lo que describe como la aplicación del IPLS y la aplicación del sistema de certificados de incentivos a la inversión de Türkiye. La respuesta de Türkiye es que esta cuestión no se refiere a la aplicación del IPLS, sino más bien al *sistema de certificados de incentivos a la inversión*. Por consiguiente, el objeto de la impugnación de China es una medida distinta que está fuera del ámbito de competencia de este Grupo Especial.<sup>200</sup>

3.50 En quinto lugar, China aduce que Türkiye proporcionó "orientaciones" insuficientes sobre el funcionamiento del IPLS. Sin embargo, contrariamente a lo que alega China, la Directiva de Aplicación ofrece un nivel de detalle suficiente para que los importadores puedan comprender y utilizar el IPLS.<sup>201</sup> Debe mantenerse cierto grado de flexibilidad para que las autoridades turcas puedan hacer cumplir los requisitos de este sector tecnológicamente nuevo y dinámico.<sup>202</sup> Como explicó Türkiye, no hay nada inapropiado o inusual en un compromiso de carácter general que abarque la evolución futura del reglamento pertinente. Esto es válido para cualquier esfera de la reglamentación, particularmente en un ámbito caracterizado por una rápida evolución tecnológica.

3.51 Por último, las partes han intercambiado argumentos en torno a la entrada en vigor de la Directiva de Aplicación. China parece aducir que Türkiye no publicó la Directiva de Aplicación cuando comenzó a aplicar el IPLS a principios de 2024. Estos argumentos deberían rechazarse por ser infundados e irrelevantes. Türkiye ha publicado en todo momento la totalidad de los instrumentos pertinentes aplicables —tanto el IPLS como la Directiva de Aplicación— y China no ha presentado ninguna prueba en contrario. El Grupo Especial también debe desestimar el argumento de China, tal como lo entiende Türkiye, de que Türkiye debería haber publicado la primera versión de la Directiva de Aplicación cuando se "adoptó" inicialmente el IPLS, en la Notificación 2023/22 de 29 de noviembre de 2023. Este argumento es incorrecto. La Notificación 2023/22 entró en vigor justo a finales de diciembre de 2023, tras lo cual fue sustituida por la Notificación 2024/22, que entró en vigor el 1 de enero de 2024. La Directiva de Aplicación entró en vigor el 2 de enero de 2024. Así pues, tanto el IPLS como la Directiva de Aplicación entraron en vigor prácticamente al mismo tiempo.

<sup>198</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 93.

<sup>199</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 93.

<sup>200</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 3.7.3.7.

<sup>201</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, sección 3.7.3.4.

<sup>202</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.174.

3.52 En resumen, las alegaciones y argumentos formulados por China al amparo del artículo X.3 a) son jurídicamente incorrectos y deben rechazarse. La aplicación del IPLS de Türkiye está en plena conformidad con las obligaciones dimanantes del artículo X.3 a).

### 3.6 El IPLS está justificado al amparo del artículo XX d) del GATT de 1994

3.53 Incluso si se constatará que el IPLS infringe cualquiera de las disposiciones invocadas por China, está justificado como medida necesaria para hacer cumplir las disposiciones y objetivos en materia de protección y seguridad de los consumidores, consagrados en la Ley de Protección de los Consumidores y el Reglamento de Homologación de Türkiye, en el sentido del artículo XX d) del GATT de 1994.<sup>203</sup>

3.54 En particular, el IPLS está destinado a lograr la observancia de los artículos 1 y 58 de la Ley de Protección de los Consumidores, cuyo objetivo es proteger la salud y los intereses económicos de los consumidores. Existe un vínculo claro entre el IPLS y la Ley de Protección de los Consumidores. Este vínculo se desprende claramente del hecho de que el IPLS refleja el Reglamento de Servicios Posventa, que se refiere explícitamente a la Ley de Protección de los Consumidores. El vínculo también se desprende de la evidente coincidencia en cuanto la materia del IPLS y de la Ley de Protección de los Consumidores.<sup>204</sup> El IPLS también está destinado a lograr la observancia de los artículos 13 y 15 del Reglamento de Homologación, que establecen los requisitos aplicables a los representantes autorizados, y de los artículos 51-56 de dicho Reglamento, que establecen la obligación de la autoridad de velar por que los importadores adopten las medidas correctivas apropiadas para garantizar que un vehículo y su sistema, componente o unidad técnica independiente no presenten riesgos para la salud o la seguridad. También en este caso existe una clara coincidencia en cuanto a la materia de los requisitos pertinentes del IPLS y del Reglamento de Homologación.<sup>205</sup> Nada indica que la Ley de Protección de los Consumidores o el Reglamento de Homologación sean de por sí incompatibles con las normas de la OMC, y China no ha sugerido lo contrario.<sup>206</sup>

3.55 China trata de imponer una norma excesivamente rigurosa y sin precedentes para determinar si el IPLS está destinado a lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos pertinentes de Türkiye.<sup>207</sup> Por ejemplo, China cuestiona el hecho de que la Notificación 2025/7 no se refiere explícitamente a la Ley de Protección de los Consumidores.<sup>208</sup> Sin embargo, no hay ninguna base textual en el artículo XX d) para aducir que solo puede justificar una medida que se refiera explícitamente a la ley cuya observancia trata de lograr. Antes bien, lo importante es la existencia de *un vínculo o relación* entre la medida y la ley que se hace cumplir.<sup>209</sup> Por lo tanto, el argumento de China está fuera de lugar.

3.56 Además, China cuestiona el hecho de que las prescripciones de la Ley de Protección de los Consumidores difieran de los requisitos establecidos en el marco del IPLS<sup>210</sup> y aduce que no basta con que Türkiye demuestre que el IPLS promueve los objetivos de la Ley de Protección de los Consumidores.<sup>211</sup> Sin embargo, el enfoque de China es incorrecto. Como han declarado grupos especiales anteriores y el Órgano de Apelación, el análisis del "diseño" es "[no es] excesivamente exigente", puesto que obliga al demandado a demostrar que la medida en litigio "no es incapaz" de lograr la observancia de una ley o un reglamento.<sup>212</sup> Los grupos especiales han aplicado

<sup>203</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.197-3.257; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.193-3.239.

<sup>204</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.215-3.220; respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.80, 1.83 y 1.87; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.207.

<sup>205</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.204-3.205.

<sup>206</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.211-3.214; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.206.

<sup>207</sup> Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.12.

<sup>208</sup> Respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 83.

<sup>209</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.209.

<sup>210</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 108-110; y declaración inicial de China en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 72.

<sup>211</sup> Respuesta de China a la pregunta 53 del Grupo Especial, párrafo 84.

<sup>212</sup> Véanse, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.70; y los informes de los Grupos Especiales, *Indonesia - Materias primas*, párrafo 7.212; *Indonesia - Pollo*, párrafo 7.127; y *Brasil - Tributación*, párrafo 7.523. Véase también la segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.207.

sistemáticamente la prueba del diseño a un nivel general, centrándose en si la medida y la ley comparten la misma materia.<sup>213</sup> En este caso, tanto el IPLS, por un lado, como la Ley de Protección de los Consumidores y el Reglamento de Homologación, por otro, abordan la misma materia, a saber, la protección de los consumidores y las obligaciones del servicio posventa y la seguridad, y *no se puede descartar* que el IPLS tenga un impacto positivo en la protección y seguridad de los consumidores. Esta coincidencia es más que suficiente para establecer que el IPLS "no es incapaz" de lograr la observancia de la Ley de Protección de los Consumidores y del Reglamento de Homologación.<sup>214</sup>

3.57 El IPLS —y cualquier infracción que pueda entrañar— también es necesario para lograr la observancia de la Ley de Protección de los Consumidores y del Reglamento de Homologación. El objetivo de proteger a los consumidores es de suma importancia, algo que China no ha negado.<sup>215</sup>

3.58 Los requisitos que figuran en la Notificación 2025/7 contribuyen o son adecuados para contribuir significativamente a fomentar la confianza de los consumidores en los vehículos de nueva tecnología y mejorar su experiencia en lo que respecta a los servicios posventa, así como al objetivo fundamental de garantizar la seguridad de las baterías y su manipulación ecológicamente racional.<sup>216</sup> Concretamente, el IPLS garantiza que los fabricantes y entidades extranjeros que importen de no socios en ACR presten "servicios posventa de mantenimiento y reparación" de conformidad con el artículo 58(1) de la Ley de Protección de los Consumidores. El IPLS también garantiza que los fabricantes extranjeros establezcan un representante autorizado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13(3) del Reglamento de Homologación, y que velen por la seguridad de los vehículos y las baterías, de conformidad con los artículos 51-56 del Reglamento de Homologación, en particular el artículo 52(1).<sup>217</sup>

3.59 Con respecto a la supuesta infracción del artículo I.1, el trato distinto de los socios en ACR y no socios en ACR contribuye a esos objetivos, porque permite a Türkiye ajustar y adaptar sus medidas de observancia a los productos procedentes de esos territorios y a los importadores de aquellos productos que presentan un mayor riesgo para la protección de los consumidores y los servicios posventa. Cualquier trato diferenciado entre los fabricantes extranjeros y nacionales en el marco del artículo III.4 también contribuye a esos objetivos debido a los mayores riesgos reglamentarios que representan los fabricantes extranjeros. Por último, con respecto a la supuesta infracción del artículo XI.1, la no concesión de una licencia de importación constituye un incentivo adecuado y adaptado para cumplir los requisitos del IPLS.<sup>218</sup>

3.60 Además, el IPLS no restringe indebidamente el comercio porque no impone una prohibición de las importaciones. Antes bien, el IPLS permite las importaciones, siempre que se cumplan determinadas condiciones.<sup>219</sup> Las estadísticas de importación facilitadas por Türkiye y China también apoyan la tesis de que el IPLS no es muy restrictivo del comercio, como se explica *supra* en el contexto de la alegación formulada por China al amparo del artículo XI.1. Türkiye no ve cómo se puede decir que los requisitos para prestar servicios posventa adecuados y garantizar una manipulación apropiada de las baterías, así como el requisito de establecer un representante autorizado, son muy restrictivos del comercio, como afirma China, especialmente en el caso de una nueva tecnología, como los EV y los vehículos híbridos de recarga externa.<sup>220</sup>

3.61 Türkiye aduce que no hay alternativas menos restrictivas del comercio al IPLS.<sup>221</sup> China, por su parte, aduce que la aplicación de las sanciones previstas en el artículo 77(10)(b) de la Ley de Protección de los Consumidores podría constituir una alternativa menos restrictiva del comercio

<sup>213</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.210 (donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Indonesia - Materias primas*, párrafos 7.226-7.233).

<sup>214</sup> Declaración inicial de Türkiye en la segunda reunión con el Grupo Especial, párrafo 3.12.

<sup>215</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.195.

<sup>216</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.225.

<sup>217</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.223.

<sup>218</sup> Respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.80, 1.84 y 1.87; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.222.

<sup>219</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.226; respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.80, 1.84 y 1.87; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.227.

<sup>220</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.227.

<sup>221</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.228-3.233.

al IPLS.<sup>222</sup> Sin embargo, no se trata de una alternativa razonable al IPLS, porque no logra el nivel de protección al que aspira Türkiye. En primer lugar, los fabricantes extranjeros presentan un mayor riesgo en cuanto a la protección de los consumidores que los productores nacionales, porque están sujetos a un menor grado de control reglamentario que los productores nacionales. En segundo lugar, los fabricantes extranjeros procedentes de no socios en ACR presentan un riesgo mayor que los socios en ACR en lo que respecta a la protección de los consumidores, debido a las numerosas formas de cooperación institucionalizada y prevista en los tratados entre Türkiye y sus socios en ACR. Así pues, las consecuencias potencialmente más graves para los consumidores turcos de deficiencias en la seguridad de los productos justifican una respuesta reglamentaria más estricta que una sanción a los importadores.<sup>223</sup> Por lo tanto, no hay alternativas menos restrictivas del comercio al IPLS.

3.62 Con respecto a las prescripciones de la *parte introductoria* del artículo XX, Türkiye no aplica el IPLS como una discriminación injustificable o arbitraria.<sup>224</sup> China aduce lo contrario porque, en su opinión, Türkiye no ha demostrado otra cosa y las diferencias de trato no guardan relación con el objetivo de la medida.<sup>225</sup> Sin embargo, contrariamente a lo que afirma China, cualquier trato diferenciado entre fabricantes nacionales y extranjeros, o entre fabricantes de socios en ACR o no socios en ACR, está claramente relacionado con el objetivo de la medida. En particular, los importadores de mercancías procedentes de socios en ACR representan un riesgo considerablemente menor para el objetivo en cuestión de protección de los consumidores debido a las numerosas formas de cooperación institucionalizada y prevista en los tratados entre Türkiye y sus socios en ACR. Además, los automóviles nacionales y los fabricantes nacionales representan un riesgo considerablemente menor para el objetivo en cuestión de protección de los consumidores que los fabricantes extranjeros, debido a la limitada supervisión de las normas de fabricación extranjeras.<sup>226</sup> Por lo tanto, todo trato diferenciado está claramente destinado a lograr la observancia de las leyes y los reglamentos pertinentes en materia de protección de los consumidores.

3.63 China aduce además que el IPLS constituye una discriminación arbitraria o injustificable porque los fabricantes que hacen determinadas inversiones pueden quedar exentos del IPLS.<sup>227</sup> Sin embargo, esta exención está también claramente relacionada con el objetivo de lograr la observancia de la Ley de Protección de los Consumidores. Esto es así porque se puede conceder una exención del IPLS en determinadas condiciones, incluso si los fabricantes establecen la producción en Türkiye. En ese caso, el Gobierno turco ejercerá la misma supervisión sobre estos fabricantes que sobre los fabricantes nacionales, lo que anula toda necesidad de aplicar prescripciones más estrictas en el IPLS.<sup>228</sup>

3.64 Del mismo modo, Türkiye no aplica el IPLS como una restricción encubierta del comercio internacional<sup>229</sup>, y China no ha formulado ningún argumento en contrario.

3.65. Por estas razones, el IPLS es necesario para lograr la observancia de la Ley de Protección de los Consumidores y del Reglamento de Homologación en el sentido del artículo XX d), y se aplica de manera compatible con las prescripciones de la *parte introductoria* del artículo XX.

<sup>222</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 116; y segunda comunicación escrita de China, párrafo 266.

<sup>223</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.228-3.233; respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.81, 1.85 y 1.88; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.229.

<sup>224</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.235-3.257.

<sup>225</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 119-134.

<sup>226</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.228-3.233; respuesta de Türkiye a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 1.82, 1.86 y 1.86; y segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.233-3.238.

<sup>227</sup> Declaración inicial de China en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 131.

<sup>228</sup> Segunda comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.239.

<sup>229</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.228-3.233.

#### **4 CONCLUSIÓN**

4.1 Por las razones expuestas *supra*, Türkiye solicita al Grupo Especial que desestime todas las alegaciones formuladas por China contra los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV y otros vehículos, y contra el IPLS de Türkiye.

---

**ANEXO C****ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS**

|           | <b>Índice</b>                                                 | <b>Página</b> |
|-----------|---------------------------------------------------------------|---------------|
| Anexo C-1 | Resumen integrado de los argumentos de Australia              | 78            |
| Anexo C-2 | Resumen integrado de los argumentos del Canadá                | 81            |
| Anexo C-3 | Resumen integrado de los argumentos de la Unión Europea       | 86            |
| Anexo C-4 | Resumen integrado de los argumentos del Japón                 | 89            |
| Anexo C-5 | Resumen integrado de los argumentos de Noruega                | 94            |
| Anexo C-6 | Resumen integrado de los argumentos de la Federación de Rusia | 96            |
| Anexo C-7 | Resumen integrado de los argumentos de Singapur               | 100           |
| Anexo C-8 | Resumen integrado de los argumentos de Suiza                  | 103           |
| Anexo C-9 | Resumen integrado de los argumentos de los Estados Unidos     | 107           |

**ANEXO C-1****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE AUSTRALIA****I. RESUMEN DE LA COMUNICACIÓN ESCRITA DE AUSTRALIA****A. ARTÍCULO II DEL GATT Y EXPECTATIVAS LEGÍTIMAS**

1. Una concesión arancelaria en la Lista de un Miembro de la OMC se aplica a todos los productos comprendidos en los términos de la concesión, interpretados sobre la base de su sentido corriente cuando se leen en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del acuerdo.<sup>1</sup> Esto incluye los "nuevos productos que surgen como resultado de la innovación tecnológica, y que no existían en el momento en que se acordó la concesión de la Lista".<sup>2</sup> Interpretar los compromisos sobre la base del sentido corriente en el momento en que un Miembro los contrajo obraría sustancialmente en menoscabo de la seguridad y previsibilidad de los compromisos arancelarios de los Miembros, produciendo resultados desfavorables.<sup>3</sup>

**B. ARTÍCULOS XX B) Y G) DEL GATT**

2. A juicio de Australia, las medidas adoptadas para atenuar el calentamiento global y el cambio climático pueden estar comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo XX b) del GATT.<sup>4</sup> La expresión "recursos naturales agotables" que figura en el artículo XX g) debe leerse "a la luz de las preocupaciones contemporáneas de la[s] [...] naciones por la protección y conservación del medio ambiente".<sup>5</sup> Los grupos especiales han señalado que las medidas adoptadas para evitar o reducir las emisiones de GEI y el cambio climático están comprendidas en el alcance del objetivo de "la conservación de los recursos naturales agotables".<sup>6</sup>

**C. "PREVALEZCAN LAS MISMAS CONDICIONES"**

3. La cuestión de si prevalecen las mismas condiciones en países diferentes es una cuestión objetiva.<sup>7</sup> El término "condiciones" que figura en la parte introductoria del artículo XX puede abarcar una gran variedad de circunstancias.<sup>8</sup> Para determinar cuáles de las "condiciones" que prevalecen en países diferentes son pertinentes, los apartados del artículo XX, y el apartado en cuya virtud se haya justificado provisionalmente una medida, ofrecen un contexto pertinente.<sup>9</sup> El tipo o la causa de la infracción cuya existencia se ha constatado también pueden informar la determinación de qué países habría que comparar en lo que respecta a las condiciones que prevalezcan en ellos.<sup>10</sup> La medida que se está examinando son los aranceles más elevados impuestos a los EV chinos, la alegación de infracción incluye una afirmación de que no se otorga a China un trato NMF con respecto a los aranceles impuestos a los EV, ambas excepciones invocadas guardan relación con la mitigación del cambio climático, y el paso de los vehículos de combustión interna a los EV podría contribuir a la mitigación del cambio climático.

<sup>1</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.63.

<sup>2</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.63.

<sup>3</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafos 396-397.

<sup>4</sup> Informes de los Grupos Especiales, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.281, 7.1085, y *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafos 7.290, 7.1093, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 151.

<sup>5</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 129.

<sup>6</sup> Informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafo 7.286, y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.277.

<sup>7</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 31.

<sup>8</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.299.

<sup>9</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.300, e *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafo 5.99.

<sup>10</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.300, e *Indonesia - Regímenes de licencias de importación*, párrafo 5.99.

## **D. ARTÍCULO XXIV**

4. Las circunstancias únicas del asunto *CE - Preferencias arancelarias*<sup>11</sup> obligaron a seguir un "enfoque especial"<sup>12</sup> respecto de la Cláusula de Habilitación y no puede suponerse que sea automáticamente trasladable al artículo XXIV.

## **II. RESUMEN DE LA DECLARACIÓN ORAL DE AUSTRALIA**

### **A. ARTÍCULOS XX B) Y G) DEL GATT**

5. La utilización de la palabra "necesarias" en el artículo XX b) no significa que la medida deba ser "indispensable" para el logro del objetivo en cuestión.<sup>13</sup> El Grupo Especial tendrá que evaluar todos los factores pertinentes.<sup>14</sup> Debe existir un "vínculo suficiente" entre la medida impugnada y un objetivo legítimo de política en el marco del artículo XX g).<sup>15</sup> Esto excluye del artículo XX g) las medidas que "solamente por inadvertencia tienen un objetivo de conservación".<sup>16</sup> Cuando se conducen, los vehículos de combustión interna liberan GEI, los vehículos híbridos por lo general liberan menos GEI y los EV no liberan ningún GEI. El Grupo Especial tendrá que examinar si se ha establecido que los derechos adicionales impuestos a los tres tipos de vehículos contribuyen de manera suficiente a los objetivos ambientales declarados, dado que: 1) cada tipo de vehículo contribuye de manera diferente al nivel de GEI en la atmósfera cuando se conduce; y 2) un tipo de vehículo no contribuye al nivel GEI cuando se conduce.

### **B. "PREVALEZCAN LAS MISMAS CONDICIONES"**

6. La parte introductoria del artículo XX no limita expresamente el tipo de "condiciones" prevalecientes que pueden considerarse. Sin embargo, el contexto para determinar las "condiciones" pertinentes incluiría: 1) el tipo o la causa de la infracción subyacente; y 2) el apartado o apartados del artículo XX en cuya virtud la medida en cuestión está provisionalmente justificada.<sup>17</sup> En cuanto a si la elevada participación de China en la producción mundial de EV y baterías para EV y su política industrial con respecto a la rama de producción de EV son "condiciones" prevalecientes, el Grupo Especial debería considerar la naturaleza de la relación entre: 1) la elevada participación de China en la producción mundial de EV y baterías para EV y su política industrial con respecto a la rama de producción de EV; y 2) los derechos adicionales impuestos a los vehículos chinos para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales y/o para conservar los recursos naturales agotables. Cuanto más estrecha sea la relación, más probable será que estos factores sean "condiciones" prevalecientes.

7. Al evaluar la relación, el grupo especial tendrá que examinar si la dependencia excesiva de los EV chinos podría crear vulnerabilidades en la cadena de suministro y si Türkiye "necesita desarrollar su propia rama de producción de EV [...] [con miras a] [...] una transición ecológica sostenible en su territorio". El Grupo Especial también tendrá que examinar si las medidas retrasarían la "transición [de Türkiye] a una economía más limpia que [...] mitigar[ía] el cambio climático mundial".<sup>18</sup> El Grupo Especial debería considerar si el trato diferenciado de China no es "arbitrario o injustificable", habida cuenta de cualesquiera diferencias establecidas entre las participaciones en el mercado mundial y las políticas industriales de China y las de otros Miembros de la OMC. Al examinar los derechos adicionales sobre los vehículos de combustión interna chinos, el Grupo Especial también tendrá que examinar la pertinencia —en su caso— de la elevada participación de China en la producción mundial de EV y baterías para EV y su política industrial con respecto a la rama de producción de EV para esos derechos adicionales.

<sup>11</sup> Véase la primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.12, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 110, 113.

<sup>12</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 106-107.

<sup>13</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 150, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 161.

<sup>14</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 156.

<sup>15</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 133.

<sup>16</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Materias primas*, párrafo 360.

<sup>17</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafos 5.299-5.301.

<sup>18</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 8.

**C. ARTÍCULO XXIV DEL GATT**

8. El artículo XXIV.5 del GATT establece que las disposiciones del GATT "no impedirán [...] el establecimiento de una unión aduanera [o] [...] una zona de libre comercio". En cuanto a si se habría impedido el establecimiento de la Unión Aduanera entre Türkiye y la UE y de las zonas de libre comercio de Türkiye si no se hubiera permitido a Türkiye introducir el IPLS, el Grupo Especial tal vez deba considerar que el artículo XXIV.8 dispone que no es necesario eliminar las medidas permitidas en virtud del artículo XX para establecer debidamente una unión aduanera o una zona de libre comercio. Türkiye ha aducido subsidiariamente que el IPLS cumple lo dispuesto en el artículo XX d).<sup>19</sup> Las zonas de libre comercio y la unión aduanera en que se basa Türkiye pueden contener excepciones que permitan determinadas medidas necesarias para lograr la observancia de las leyes o reglamentos de Türkiye (por ejemplo, el artículo 11.1 del ALC de Türkiye con el Reino Unido).<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.197.

<sup>20</sup> Véase la prueba documental TUR- 62.

**ANEXO C-2****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DEL CANADÁ****I. ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994****A. Las concesiones arancelarias no son estáticas y un grupo especial no tiene vedado abordar y resolver alegaciones al amparo del artículo II.1 cuando el demandado está en proceso de transposición**

1. Las listas arancelarias de los Miembros de la OMC forman parte integrante del GATT de 1994. Los nuevos productos no están automáticamente excluidos de la cobertura existente de la Lista de un Miembro simplemente por los avances tecnológicos o la evolución de la tecnología. Por el contrario, "como norma general", el alcance de las concesiones arancelarias de los Miembros evoluciona con el tiempo para abarcar nuevos productos que puedan llegar a existir como resultado de la evolución de la tecnología.<sup>1</sup>

2. De conformidad con el artículo 3.2 del Entendimiento sobre Solución de Diferencias ("ESD"), las Listas de los Miembros deben interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación de los tratados. Estas normas apoyan que la cobertura existente de la Lista de un Miembro puede incluir nuevas tecnologías o la evolución de la tecnología, y que los nuevos productos no deben considerarse automáticamente "no vinculados" por los compromisos existentes que se contrajeron antes de que el producto llegara a existir.

3. El Grupo Especial no debe abstenerse de abordar las alegaciones de China al amparo del artículo II.1 simplemente porque Türkiye esté actualmente en proceso de transposición de su Lista del SA 2002 al SA 2007. Abstenerse de abordar las alegaciones pertinentes del reclamante porque el demandado estaba en proceso de transposición obstaculizaría la resolución de diferencias de la OMC, negaría al reclamante sus derechos, e impediría al Grupo Especial cumplir el deber que le corresponde en virtud del artículo 11 del ESD.<sup>2</sup>

4. El Sistema Armonizado ("SA") constituye la base de la mayoría de las Listas de los Miembros de la OMC y clasifica todos los productos, incluidos los nuevos, utilizando códigos de 6 dígitos armonizados internacionalmente. Como ha confirmado el Órgano de Apelación, existe un estrecho vínculo entre el SA y los Acuerdos de la OMC.<sup>3</sup> El SA constituye un contexto pertinente a los efectos de la interpretación de los Acuerdos de la OMC, en particular para determinar la clasificación de los productos en las Listas de los Miembros.<sup>4</sup>

5. Las tablas de correlación del SA, publicadas por la Organización Mundial de Aduanas, muestran las relaciones entre las subpartidas de las versiones del SA e identifican las superposiciones en las coberturas de productos entre las actualizaciones del SA, evitando así cambios en el alcance de las concesiones de un Miembro.<sup>5</sup> Estas tablas de correlación se han convertido en un instrumento importante para facilitar la aplicación satisfactoria de las modificaciones del SA y asegurar interpretaciones comunes. Son un componente fundamental de la labor de transposición de las nomenclaturas y acuerdos internacionales, incluidas las listas arancelarias de la OMC.

**II. ARTÍCULO XX DEL GATT DE 1994****A. Criterios jurídicos previstos en el artículo XX b) y g)**

6. Los criterios jurídicos previstos en el artículo XX b) y g) del artículo XX son separados y distintos. Si bien puede haber casos en los que una medida pueda justificarse provisionalmente al amparo de ambos apartados, los criterios jurídicos pueden distinguirse debido a la inclusión de términos diferentes: "necesarias" en el apartado b) y "relativas a" en el apartado g). Cada término del tratado ha de interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación de los

<sup>1</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.66.

<sup>2</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Derechos adicionales (Estados Unidos)*, párrafo 6.26.

<sup>3</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 198-199, y *China - Partes de automóviles*, párrafo 149.

<sup>4</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Partes de automóviles*, párrafo 164.

<sup>5</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.179.

tratados. Al aplicar las normas, el intérprete de un tratado puede descifrar el sentido del término deseado por las Partes y la forma en que su sentido difiere del de otros términos. Esta diferencia de lenguaje indica que los Miembros desearon que los apartados exigieran diferentes grados de conexión o relación entre una medida y el objetivo de política perseguido por ella.<sup>6</sup>

7. Por consiguiente, un grupo especial debe determinar si la medida en cuestión está justificada provisionalmente en virtud de cada uno de los apartados solo después de aplicar las distintas pruebas jurídicas, y no limitarse a concluir que el cumplimiento del criterio supuestamente más estricto de un apartado es determinante del cumplimiento del criterio supuestamente menos estricto del otro.

8. La prueba de la necesidad prevista en el apartado b) entraña sopesar y confrontar tres factores: la importancia de los intereses o valores en juego; el grado de restricción del comercio de la medida; y el nivel de contribución de la medida a su objetivo. Al evaluar el nivel de contribución de una medida para alcanzar el objetivo, el Órgano de Apelación opinó que tal contribución existe cuando "hay una relación auténtica de fines a medios entre el objetivo perseguido y la medida en litigio".

9. La prueba "relativas a" prevista en el apartado g) no entraña sopesar y confrontar factores, sino más bien determinar si existe una "auténtica y estrecha relación" entre la medida y el objetivo de política que persigue. Si un grupo especial determina que esa relación existe, la medida sería "relativa a" la conservación de un recurso natural agotable.

10. En el marco del apartado b), un grupo especial considera esta relación al analizar uno de los tres factores que forman parte del proceso de sopesar y confrontar cuando aplica la prueba de la necesidad. En cambio, la relación entre la medida y su objetivo es lo único que tiene que considerar el Grupo Especial al determinar si se ha satisfecho la prueba "relativas a" del apartado g).

11. Al tratarse de pruebas jurídicas diferentes, ninguna constatación de "necesidad" en el marco del apartado b) puede transponerse automáticamente a una constatación de "relativas a" en el marco del apartado g), sino que un grupo especial debe aplicar las distintas pruebas jurídicas para determinar si la medida en cuestión está justificada provisionalmente en virtud de cada apartado. Además, no hay ningún fundamento textual para que un grupo especial concluya que una prueba es más rigurosa que la otra, o que satisfacer una prueba implica que se satisface la otra.

**B. Pertinencia para el Grupo Especial de la diferencia en el trato que da lugar a una vulneración del principio NMF en lo que respecta tanto al apartado como a la parte introductoria del artículo XX**

12. La determinación por un grupo especial de que una medida incumple la obligación NMF debido a una diferencia en el trato dado a productos similares no es directamente pertinente para la evaluación por el Grupo Especial de si la medida está justificada provisionalmente en virtud de los apartados del artículo XX. La medida se evalúa por sí sola, incluidos sus objetivos de política y la relación de la medida con ellos.

13. Sin embargo, podría haber circunstancias en las que la diferencia de trato que da lugar a una vulneración del principio NMF pudiera considerarse en los análisis en el marco de los apartados. El grado de restricción del comercio de una medida es un factor sopesado y confrontado respecto de otros factores de la prueba de la necesidad aplicada por un grupo especial en algunos de los apartados del artículo XX. Por tanto, el trato diferenciado que lleva a un grupo especial a constatar una vulneración del principio NMF puede ser pertinente al considerar el grado en que la medida es restrictiva.

14. Un grupo especial también puede considerar la diferencia de trato que da lugar a una vulneración del principio NMF en el marco de la parte introductoria del artículo XX, de una forma concreta. La parte introductoria se centra en si la aplicación de la medida declarada incompatible con una disposición del GATT constituye una discriminación arbitraria o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio. En ese sentido, la naturaleza y calidad de la norma de la discriminación evaluada en el marco de la parte

---

<sup>6</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 20.

introductoria es diferente de la norma en el marco del artículo I.1.<sup>7</sup> Al reafirmar este punto, el Órgano de Apelación señaló en el asunto *CE - Productos derivados de las focas* que esta diferencia, "[s]in embargo, [...] no significa que las circunstancias de la discriminación que se han de examinar a tenor de la cláusula introductoria no puedan ser las mismas que las que lleven a la constatación de infracción de una disposición sustantiva del GATT de 1994".<sup>8</sup>

### **C. Pertinencia de los compromisos contraídos en otros instrumentos internacionales en la aplicación del artículo XX**

15. El Canadá considera que los compromisos de un Miembro de la OMC en el marco de instrumentos internacionales pueden no ser directamente pertinentes para interpretar el artículo XX. Sin embargo, los tratados que contienen los compromisos pueden ser una norma pertinente del derecho internacional que un grupo especial pueda tener en cuenta con arreglo a las normas usuales de interpretación de los tratados. El Órgano de Apelación declaró, específicamente al interpretar el artículo XX, que los Acuerdos de la OMC no deben leerse aislándolos clínicamente del derecho internacional público.<sup>9</sup> Además, de conformidad con el artículo 31.3 c) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, los grupos especiales pueden tener en cuenta las normas pertinentes del derecho internacional aplicables en las relaciones entre los Miembros de la OMC al interpretar los Acuerdos de la OMC.

16. Un grupo especial también puede tener en cuenta los compromisos internacionales de un Miembro de la OMC al aplicar los diversos factores evaluados en el marco del artículo XX, tales como la importancia de los valores o intereses en juego que subyacen a la política de la medida o la cuestión de si la aplicación de la medida constituye una discriminación arbitraria o injustificable.

17. Los compromisos internacionales de Türkiye con respecto a la reducción del CO2 pueden ayudar al Grupo Especial a examinar los elementos que Türkiye debe establecer en el marco de los artículos XX b) y g), dado que ambos apartados abarcan esferas de política relacionadas con el cambio climático. Asimismo, los compromisos de Türkiye en el marco de los instrumentos internacionales en materia de cambio climático pueden ser pertinentes para sopesar y confrontar los factores en el marco de la prueba de la necesidad prevista en el artículo XX b), porque los compromisos internacionales que sustentan la medida impugnada pueden confirmar la importancia de los intereses o valores en juego para el Miembro de la OMC. Además, si la medida en litigio se aplica de conformidad con una obligación establecida en el instrumento internacional pertinente, esto puede informar la evaluación por el Grupo Especial de la cuestión de si la discriminación derivada de la aplicación de la medida es arbitraria.

### **III. ARTÍCULO XXIV DEL GATT DE 1994**

18. En relación con el artículo XXIV, el Canadá hace las cinco observaciones siguientes.

19. En primer lugar, el hecho de que un reclamante no haya planteado el artículo XXIV del GATT junto con el artículo I.1 no da lugar a un "defecto jurisdiccional". El artículo 6.2 del ESD no exige que un reclamante plantee cualquier defensa afirmativa en la que pueda basarse un demandado. Además, el Canadá considera que el razonamiento del Órgano de Apelación con respecto a la Cláusula de Habilitación en el asunto *CE - Preferencias arancelarias* no es aplicable al artículo XXIV. Ese caso, en el que se basa Türkiye, entrañaba un conjunto muy distinto de circunstancias y no implicaba una excepción típica o una defensa típica.<sup>10</sup> En consecuencia, las circunstancias específicas de ese asunto son distinguibles de las de esta diferencia y no respaldan la tesis general de que el reclamante está obligado a plantear y explicar una defensa afirmativa, en este caso concretamente el artículo XXIV, en la solicitud de establecimiento de un grupo especial o en su primera comunicación escrita. Corresponde al demandado decidir si invoca una defensa para justificar su medida, y por lo tanto no debería exigirse al reclamante anticipar una defensa afirmativa que quizá podría plantear el demandado. 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

<sup>7</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 150.

<sup>8</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.298.

<sup>9</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 20.

<sup>10</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 106.

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.

20. En segundo lugar, como han recordado otros terceros en esta diferencia, en el asunto *Turquía - Textiles* el Órgano de Apelación observó que debían satisfacerse dos condiciones para que el demandado pudiera invocar como defensa el artículo XXIV: en primer lugar, que la medida en litigio se introdujo con ocasión del establecimiento de una unión aduanera que cumple los requisitos del artículo XXIV; y, en segundo lugar, que si no se permitiera introducir la medida impugnada se impediría el establecimiento de la unión aduanera.<sup>11</sup> El Canadá reconoce que esta prueba se elaboró a la luz de las circunstancias en cuestión y fue apropiada en el caso de *Turquía - Textiles*. Si bien las dos condiciones expuestas por el Órgano de Apelación proporcionan alguna orientación para analizar la aplicación del artículo XXIV, no deben aplicarse estrictamente sin que un grupo especial examine detenidamente el contexto de la medida en litigio. El Canadá considera que el enfoque interpretativo de un grupo especial para aplicar el artículo XXIV debe tener en cuenta tres factores, basándose en las orientaciones impartidas por el Órgano de Apelación en *Turquía - Textiles*: a) el contexto más amplio en el que se negocian y establecen las uniones aduaneras y las zonas de libre comercio; b) el texto del artículo XXIV propiamente dicho, en el que la parte introductoria del párrafo 5 proporciona la base para invocar el artículo XXIV y los apartados 5 a) y b) y 8 a) y b) exponen los requisitos para una unión aduanera y una zona de libre comercio, respectivamente; y c) el objeto y fin de la disposición enunciado en el artículo XXIV.4, a saber, alentar a los Miembros de la OMC a reducir los obstáculos al comercio y ampliar el libre comercio sin erigir obstáculos al comercio con terceras partes. En resumen, en su análisis de si puede invocarse el artículo XXIV como defensa, el Grupo Especial debe determinar si la prueba establecida por el Órgano de Apelación en *Turquía - Textiles* puede aplicarse de la misma manera en la presente diferencia.

21. En tercer lugar, un grupo especial no tiene vedado examinar una defensa basada en el artículo XXIV si un Miembro demandado formula también argumentos en el marco del artículo XX del GATT. Un demandado en una diferencia puede invocar el artículo XXIV.5 para justificar una infracción de determinadas disposiciones del GATT siempre que se cumplan los requisitos del artículo XXIV.5. Un demandado en una diferencia también puede invocar las excepciones generales previstas en el artículo XX del GATT de 1994 para justificar una infracción de una disposición del GATT. Ambas disposiciones pueden invocarse en determinadas circunstancias para justificar una medida que de otro modo sería incompatible con una obligación. Sin embargo, es evidente que la base para cada justificación es diferente. Las medidas justificadas en virtud del artículo XX persiguen los objetivos de política pública enunciados en los apartados<sup>12</sup>, mientras que las medidas justificadas en virtud del artículo XXIV tienen por objeto permitir el establecimiento de la unión aduanera o las zonas de libre comercio concertadas por los Miembros de la OMC.

22. El Canadá no ve ninguna base en el texto del artículo XX ni del artículo XXIV, incluidos sus apartados 8 a) i) y b), que apoye la posición de que un grupo especial tendría vedado examinar una defensa basada en el artículo XXIV si un Miembro demandado también formula argumentos en el marco del artículo XX. Los apartados 8 a) i) y b) del artículo XXIV y las disposiciones del GATT que figuran en ellos entre paréntesis<sup>13</sup> son pertinentes para determinar si una zona de libre comercio o una unión aduanera está en conformidad con la prescripción de que se eliminen los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas con respecto a "lo esencial de los intercambios comerciales" entre los territorios constitutivos. Esta disposición no determina la relación entre el artículo XX y el artículo XXIV ni, por tanto, si un demandado puede invocar el artículo XXIV como defensa. Si un grupo especial impidiera la aplicación del artículo XXIV, tendría que aplicar primero las normas usuales de interpretación de los tratados codificadas en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados para determinar que no se puede invocar una defensa basada en el artículo XXIV.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 58.

<sup>12</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 22, y *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 139.

<sup>13</sup> A los que hace referencia la Unión Europea en el párrafo 97 de su comunicación escrita en calidad de tercero.

<sup>14</sup> A modo de ejemplo, en el asunto *China - Materias primas*, el Órgano de Apelación aplicó las normas usuales de interpretación de los tratados para respaldar su conclusión de que China no podía recurrir al artículo XX para justificar derechos de exportación declarados incompatibles con la sección 11.3 del Protocolo de Adhesión de China; informe del Órgano de Apelación, *China - Materias primas*, párrafo 307.

23. En cuarto lugar, el demandado debe remitirse a disposiciones específicas de todos los Acuerdos de Libre Comercio pertinentes para justificar una medida en virtud del artículo XXIV que sea incompatible con el artículo I.1 del GATT. En el párrafo 3.33 de su primera comunicación escrita, Türkiye reconoce explícitamente que la justificación de la exención del sistema de concesión de permisos de importación en virtud del artículo XXIV es necesaria para sus zonas de libre comercio con Miembros de la OMC que no son países en desarrollo e indica que el Reino Unido y los países de la AELC, así como el Acuerdo de Unión Aduanera con la Unión Europea, están comprendidos en esta categoría. Así pues, hay varias zonas de libre comercio (así como la Unión Aduanera con la Unión Europea) a cuyo respecto Türkiye parece invocar la exención. Sin comentar los hechos relativos a esas zonas de libre comercio, el Canadá supone que no son idénticas en todos los aspectos y probablemente incluyan disposiciones y condiciones diferentes. Cabe suponer que la Unión Aduanera con la Unión Europea tiene prescripciones específicas propias que son distintas a las de las zonas de libre comercio de Türkiye. Así pues, cuando se invoca el artículo XXIV para justificar el trato preferencial de los socios comerciales en zonas de libre comercio diferentes, parece lógico que las disposiciones específicas que constituyan la base de la medida impugnada en cada una de las zonas de libre comercio deban ser mencionadas específicamente por el demandado. Asimismo, la parte introductoria del párrafo 5 del artículo XXIV prevé que las disposiciones del GATT no impedirán el establecimiento de "una unión aduanera ni el de una zona de libre comercio" (sin resalte en el original). Este texto respalda que en un caso en el que se invoque el artículo XXIV para justificar medidas que se adoptan de conformidad con las disposiciones específicas correspondientes a más de una zona de libre comercio o unión aduanera, cada uno de esos acuerdos debería incluir disposiciones específicas que justifiquen la medida incompatible y estas deberían ser indicadas por el demandado.

24. En quinto lugar, al examinar lo que se introdujo en el momento del establecimiento de las zonas de libre comercio o la unión aduanera pertinentes (véase la pregunta 20 del Grupo Especial a los terceros tras la sesión destinada a los terceros), el Grupo Especial debería considerar la obligación pertinente que un Miembro de la OMC haya concertado en el marco de una zona de libre comercio o una unión aduanera. El Canadá entiende que la pregunta del Grupo Especial a este respecto se refiere a un elemento temporal que parece derivarse de la prueba del Órgano de Apelación en el asunto *Turquía - Textiles*. La parte introductoria del párrafo 5 del artículo XXIV dispone en la parte pertinente que "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 [...]" (sin resalte en el original). Ninguno de los términos de la parte introductoria del párrafo 5 ni, por lo demás, ninguno de los párrafos enumerados en el artículo XXIV, alude a una "medida en litigio" ni indica que las medidas en litigio deban haberse adoptado en un momento específico. Por consiguiente, al examinar lo que se introdujo en el momento del establecimiento de las zonas de libre de comercio o la unión aduanera pertinentes, el Grupo Especial debería considerar la obligación pertinente que un Miembro de la OMC haya concertado en el marco de una zona de libre comercio o una unión aduanera. Esta puede ser la obligación de aplicar un tipo determinado de derechos o de abstenerse de imponer medidas específicas a las importaciones de esos países. Esta obligación forma parte del establecimiento de la zona de libre comercio o de la unión aduanera y proporciona el fundamento subyacente para una posible medida futura, a saber, la medida en litigio en la diferencia. Al evaluar si una medida adoptada de conformidad con el fundamento incluido en una zona de libre comercio o en una unión aduanera es justificable en virtud del artículo XXIV, las preguntas adicionales que formulara el Grupo Especial deberían ser si la medida en litigio está estrechamente relacionada con la obligación pertinente establecida en el Acuerdo de unión aduanera o zona de libre comercio y en consonancia con el importante objetivo enunciado en el párrafo 4 del artículo XXIV de "no erigir obstáculos al [comercio]" con terceros países.

**ANEXO C-3****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE LA UNIÓN EUROPEA****1. Introducción**

1. La Unión Europea resumirá brevemente los principales puntos que desarrolló en su comunicación escrita en calidad de tercero y formulará algunas observaciones sobre las cuestiones planteadas por otros terceros en sus propias comunicaciones escritas.

**2. Orden de análisis**

2. El primer punto que planteamos en nuestra comunicación escrita se refiere al orden de análisis que sugerimos al Grupo Especial. Sugerimos que el Grupo Especial examine primero las alegaciones de China y las defensas de Türkiye al amparo del GATT. Si el Grupo Especial llega a la conclusión de que China ha establecido *prima facie* que las medidas impugnadas son incompatibles con las obligaciones de Türkiye en el marco del GATT y que no están justificadas por el artículo XX, el Grupo Especial no tendría que proceder a examinar las demás alegaciones de China y las correspondientes defensas planteadas por Türkiye.

3. Observamos que otros terceros están de acuerdo con nuestra sugerencia. Por consiguiente, nos sentimos respaldados en nuestra sugerencia de que el Grupo Especial primero analice las alegaciones y argumentos formulados por las partes al amparo del GATT y luego proceda al análisis del resto de las alegaciones y argumentos solo si llega a la conclusión de que las medidas impugnadas no son incompatibles con el GATT, por ejemplo, porque están justificadas por el artículo XX b) o g) del GATT.

4. No obstante, el Grupo Especial tendría que examinar las posibles justificaciones de Türkiye sobre la base de los requisitos establecidos en el artículo XXIV del GATT de 1994 o en la Cláusula de Habilitación.

**3. Artículo XX b) del GATT**

5. En relación con el artículo XX b) del GATT, la Unión Europea ha sugerido que el Grupo Especial siga el análisis clásico, ya que se acepta como constitutivo de una interpretación correcta de esa disposición y que también se refleja en informes anteriores del Órgano de Apelación. Esto significa comenzar con el análisis de si el Grupo Especial tendrá que evaluar la cuestión de si las medidas impugnadas tienen el objetivo de proteger el medio ambiente y, concretamente, de reducir las emisiones globales de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte fomentando el desarrollo y la utilización de EV y vehículos híbridos. A continuación, el Grupo Especial tendrá que determinar la existencia de un nexo entre las medidas impugnadas y el objetivo de luchar contra el cambio climático.

6. Observamos que otros terceros expresan opiniones similares. A continuación, el Grupo Especial debería llevar a cabo esta evaluación de conformidad con los criterios reflejados en la jurisprudencia de los grupos especiales y el Órgano de Apelación de la OMC, como han recordado los Estados Unidos, según los cuales "a los efectos del artículo XX b), una medida debe ser indispensable, esencial o precisa para cumplir el objetivo; en este caso, para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales".

7. Por consiguiente, y como ha indicado Australia, si el Grupo Especial constata que las medidas impugnadas están justificadas en virtud del artículo XX b) del GATT, debería llegar a la conclusión de que "las medidas adoptadas para perseguir un objetivo legítimo de mitigación del cambio climático pueden estar comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo XX del GATT". La Unión Europea también reitera que China no ha indicado ninguna medida alternativa. Por consiguiente, la Unión Europea desea destacar una vez más su sugerencia de que el grupo especial evalúe si la medida impugnada puede justificarse en virtud del artículo XX b) del GATT y, a este respecto, también debería examinar si también se cumplen los requisitos de la parte introductoria.

#### **4. Artículo XX g) del GATT**

8. En cuanto al requisito de que las medidas impugnadas (en este caso el aumento de los derechos arancelarios sobre los EV) sean relativas a la conservación de los recursos naturales, la Unión Europea señala que, en las comunicaciones de otros terceros, se trata de un punto que ha recibido especial atención, más que el otro requisito de imparcialidad, consagrado también en el artículo XX g) del GATT.

9. En consecuencia, en cuanto a ese primer requisito (de relación con la conservación de los recursos naturales), la Unión Europea está de acuerdo con el Japón en la identificación del objetivo del aumento de los aranceles sobre los EV, cuando afirma en su comunicación escrita que "una política encaminada a reducir el agotamiento del aire puro" puede ser "una política de conservación de un recurso natural agotable en el sentido del artículo XX g)".

10. Además, en cuanto a la relación de las medidas en juego con dicho objetivo, también cabe recordar que, según Türkiye, como la norma de la "necesidad" establecida en el artículo XX b) sería "más rigurosa que el criterio "relativas a" establecido en el artículo XX g) del GATT, las medidas que satisfacen el criterio de necesidad en marco el artículo XX b) también satisfacen necesariamente el criterio "relativas a" en el marco del artículo XX g).

11. A este respecto, la Unión Europea desea reiterar que esta interpretación del artículo XX g) del GATT de 1994 implicaría entonces que el Grupo Especial considere no solo la contribución efectiva que los derechos arancelarios adicionales sobre los EV y otros tipos de vehículos harían al logro de los objetivos ambientales, relacionados con el cambio climático y de salud pública de Türkiye, sino también su "probable contribución futura" para alcanzar esos objetivos.

12. La Unión Europea observa que otros terceros comparten esa misma interpretación. Es evidente que la expresión "supervisión con fines de protección" no es incompatible con una interpretación del artículo XX g) del GATT según la cual la contribución del aumento de los aranceles sobre los EV debe evaluarse también con respecto a una acción futura. No obstante, en lo que respecta al cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo XX g) del GATT, la Unión Europea considera que el grupo especial debe examinar si se cumplen los demás requisitos de la parte introductoria del artículo XX.

#### **5. Artículo XX d) del GATT**

13. Türkiye se refirió al artículo XX d) del GATT en lo que respecta a una posible justificación en virtud del artículo XX del Régimen de Licencias Internacionales (IPLS) y, en su comunicación en calidad de tercero, la Unión Europea recordó que no parecía, al menos *prima facie*, que el objetivo de garantizar la protección de los consumidores estuviera en conflicto con ninguna obligación dimanante del GATT de 1994.

14. Por consiguiente, invitamos al Grupo Especial a que tome en consideración este punto en su análisis relativo a la posible justificación del IPLS en virtud del artículo XX d) del GATT.

#### **6. La parte introductoria del artículo XX del GATT**

15. Pasemos ahora a la parte introductoria del artículo XX del GATT y a la condición para saber si existe una discriminación injustificada, que, según la jurisprudencia del Órgano de Apelación, debe evaluarse en el sentido de establecer si el país afectado —en este caso Türkiye— aplicaría las medidas impugnadas de forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países "en que prevalezcan las mismas condiciones".

16. En relación con la interpretación de las condiciones establecidas en la parte introductoria del artículo XX, la Unión Europea es de la opinión de que el Grupo Especial debe considerar los elementos que se han recordado *supra* para evaluar si esas condiciones se cumplen en el caso que nos ocupa.

## **7. Artículo XXIV del GATT**

17. Pasamos ahora al artículo XXIV del GATT y consideramos la condición, establecida en esa disposición, según la cual, para que una disposición contraria al GATT esté justificada debe introducirse "en el momento del establecimiento de una unión aduanera o" de una zona de libre comercio; esta condición es un requisito necesario para justificar una medida en virtud del artículo XXIV.

18. A este respecto, la Unión Europea señaló en el párrafo 101 de su comunicación escrita que el Grupo Especial debería aclarar entonces si las "medidas" en litigio, es decir, la no aplicabilidad del IPLS a la UE, se han "introducido en el momento del establecimiento" de la Unión Aduanera entre la UE y Türkiye. La Unión Europea observa que el Japón comparte la misma opinión al respecto.

19. Sin embargo, la Unión Europea desea señalar que, para llegar a la conclusión sobre si el IPLS constituiría una medida introducida en el momento del establecimiento de una unión aduanera o de una zona de libre comercio, el Grupo Especial debería examinar el argumento formulado por Türkiye, y señalado por los Estados Unidos, de que se habría introducido el IPLS para hacer que los productos importados cumplieran las normas sobre protección de los consumidores existentes en 1958, hasta el punto de que la exclusión de ese régimen para los productos importados por la Unión Europea se remontaría a la misma fecha.

20. La Unión Europea considera que, en caso de que se respeten también las demás condiciones establecidas en el artículo XXIV, el Grupo Especial podría considerar que el IPLS es compatible con esa disposición del GATT.

## **8. La Cláusula de Habilitación**

21. En lo que respecta a la Cláusula de Habilitación, la Unión Europea reitera su opinión de que el Grupo Especial debería decidir si el IPLS es una medida basada en la Cláusula de Habilitación.

22. A este respecto, la Unión Europea considera que la jurisprudencia mencionada por Australia en su comunicación escrita, es decir, en particular el informe del Órgano de Apelación en el asunto *CE - Preferencias arancelarias*, podría ser pertinente para que el Grupo Especial decidiera si la Cláusula de Habilitación es pertinente en el caso que nos ocupa.

23. Sin embargo, la Unión Europea considera necesario recordar que, aun en el caso de que la Cláusula de Habilitación fuera considerada aplicable por el Grupo Especial, las disposiciones del párrafo 2 c) de la Cláusula de Habilitación no permiten la liberalización preferencial de los obstáculos no arancelarios en virtud de esa Cláusula, en ausencia de una decisión de la OMC (ahora el Consejo General) sobre los "criterios" o "condiciones" mencionados en ella.

**ANEXO C-4****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DEL JAPÓN****I. Derechos adicionales de Türkiye sobre los EV y otros vehículos originarios de China****A. Artículo XX b) del GATT de 1994**

1. El Miembro que invoca el artículo XX b) del GATT de 1994 debe demostrar: i) que "la política a que respond[e]n las medidas [...] está comprendida en la gama de políticas destinadas a proteger la vida y la salud de las personas"; y ii) que las medidas son "necesarias para alcanzar el objetivo de esa política".<sup>1</sup>
2. Por lo general, el Miembro que invoca la disposición debe demostrar, entre otras cosas, "la existencia del riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales [...] que la medida impugnada tiene por objeto reducir"<sup>2</sup> con "más que una posibilidad meramente hipotética"<sup>3</sup>, es decir, con "cierto grado de probabilidad".<sup>4</sup> Si bien limitar el riesgo de emisiones de gases de efecto invernadero ("GEI") "guarda relación [...] con la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales"<sup>5</sup>, una simple referencia al riesgo del cambio climático causado por las emisiones de GEI no siempre basta para establecer "cierto grado de probabilidad" de un riesgo especificado.<sup>6</sup> En este caso, el Grupo Especial debería evaluar si, y en qué medida, la dependencia de Türkiye de los vehículos eléctricos ("EV") y los vehículos híbridos importados obstaculizaría el desarrollo de su infraestructura de carga nacional y afectaría desfavorablemente a sus emisiones totales de GEI.
3. Si el Grupo Especial considera que el riesgo específico ha quedado demostrado, debe entonces examinar si la medida está "destinada a" proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o a preservar los vegetales examinando "todas las pruebas que tenga ante sí, incluidos el texto de los instrumentos jurídicos pertinentes, los antecedentes legislativos, y otras pruebas relativas al diseño, la estructura y el funcionamiento previsto de la medida impugnada".<sup>7</sup> Dado que los derechos de Türkiye sobre los EV y los vehículos híbridos parecen mejorar las condiciones de competencia de los productos nacionales similares frente a las importaciones en cuestión procedentes de China, y en consecuencia pueden reducir la dependencia de Türkiye de los productos chinos importados, se espera que el Grupo Especial se centre en la cuestión de si esos derechos, al modificar las condiciones de competencia entre los productos chinos y los turcos, están realmente "diseñados para" reducir las emisiones de GEI.
4. Además, aunque Türkiye insiste en que los derechos adicionales sobre los vehículos con motor de combustión "restringen el consumo interno de vehículos de combustible" y, por lo tanto, "también contribuyen a los objetivos ambientales de Türkiye"<sup>8</sup>, es dudoso que esos derechos pudieran restringir el consumo interno de vehículos de combustible, como aduce Türkiye, porque esos derechos deberían mejorar la competitividad de los vehículos de motor de combustión nacionales frente a los vehículos chinos en cuestión. El Grupo Especial debería examinar cuidadosamente este punto también.

<sup>1</sup> Informe del Grupo Especial, *CE - Amianto*, párrafo 8.169 (donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 6.20).

<sup>2</sup> Laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE) (artículo 25)*, párrafo 6.97.

<sup>3</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.293.

<sup>4</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.293.

<sup>5</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.281.

<sup>6</sup> Véase, por ejemplo, el informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.294.

<sup>7</sup> Laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE) (artículo 25)*, párrafo 6.96.

<sup>8</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.77.

## B. Artículo XX g) del GATT de 1994

5. El Miembro que invoca el artículo XX g) del GATT de 1994 debe demostrar: i) que las medidas son "relativas a la conservación de los recursos naturales agotables"; y ii) que las medidas se "apli[ca]n conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales".<sup>9</sup> Aunque el texto del artículo XX g) "aconseja una evaluación integral de los elementos que lo componen", "la propia disposición se debe aplicar según las circunstancias de cada caso, mediante un análisis minucioso del contexto fáctico y jurídico de una determinada diferencia".<sup>10</sup>
6. Con respecto al primer elemento, "el término genérico 'recursos naturales' del párrafo g) del artículo XX no es 'estático' en su contenido o en sus referencias sino más bien 'por definición, evolutivo'".<sup>11</sup> Además, para que una medida guarde "relación" con la conservación en el sentido del artículo XX g), debe haber "una auténtica y estrecha relación de medios y fines" entre la medida y el objetivo de conservación del Miembro que mantiene la medida.<sup>12</sup> Aunque el análisis no exige una evaluación de los efectos reales de una medida<sup>13</sup>, una medida que "solamente de una forma accidental o por inadvertencia tiene un objetivo de conservación" no satisfaría la prescripción "relativa a".<sup>14</sup>
7. En este caso, Türkiye aduce que los derechos adicionales sobre los EV y otros vehículos guardan una auténtica y estrecha relación de medios y fines con la conservación de los recursos naturales agotables, "en particular el aire puro"<sup>15</sup>, habida cuenta de "la importante contribución efectiva y la probable contribución futura de los derechos adicionales al logro de los objetivos ambientales, relacionados con el cambio climático y de salud pública de Türkiye" en el contexto de la prueba de la necesidad establecida en el artículo XX b).<sup>16</sup>
8. Como constató el Órgano de Apelación, "una política destinada a reducir el agotamiento del *aire puro*" puede ser "una política destinada a conservar un recurso natural agotable en el sentido del apartado g) del artículo XX".<sup>17</sup> El grupo especial que se ocupó del asunto *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)* también constató que el objetivo de limitar el riesgo de determinadas emisiones de GEI "guarda relación con [...] la conservación de los recursos naturales agotables".<sup>18</sup> Por consiguiente, la cuestión central debe ser si los derechos adicionales de Türkiye sobre los EV y otros vehículos son "relativ[o]s a" la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> o guardan "una auténtica y estrecha relación de medios y fines" con ella.

## II. Sistema de concesión de permisos de importación de Türkiye ("IPLS")

### A. Artículo III.4 del GATT de 1994

9. Con respecto a la función del artículo III.4 del GATT de 1994, informes anteriores de grupos especiales y del Órgano de Apelación han explicado que esta disposición obliga a los Gobiernos a garantizar la "igualdad efectiva de oportunidades [de competencia]"<sup>19</sup> entre los productos nacionales y los importados, y el reclamante tiene la carga de demostrar que la medida modifica esa igualdad de oportunidades de competencia "en detrimento de los productos

<sup>9</sup> Artículo XX g) del GATT de 1994.

<sup>10</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafos 5.94-5.95.

<sup>11</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 130.

<sup>12</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.90 (donde se citan los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 136; y *China - Materias primas*, párrafo 355).

<sup>13</sup> Véanse los informes del Grupo Especial, *China - Tierras raras*, párrafo 7.379.

<sup>14</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.90 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 22).

<sup>15</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.113.

<sup>16</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.115.

<sup>17</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 16 (sin resalte en el original).

<sup>18</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.284.

<sup>19</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.996.

importados".<sup>20</sup> El Órgano de Apelación también aclaró que no todas las formas de trato diferenciado tienen un efecto perjudicial en la "igualdad de oportunidades de competencia".<sup>21</sup> Antes bien, las medidas destinadas a promover una competencia sana, leal y efectiva pueden ayudar a establecer o restablecer la igualdad de condiciones de competencia resolviendo cuestiones como el fallo del mercado y, por lo tanto, no modifican las condiciones de competencia en detrimento de los productos importados. El Japón considera que la determinación relativa al artículo III.4 entraña un análisis caso por caso que consiste en una evaluación de la legitimidad de los objetivos perseguidos por la medida, así como de si existe una explicación razonable de por qué se elige la medida para alcanzar ese objetivo.

10. En este caso, el "Reglamento de Servicios Posventa" nacional de Türkiye establece un marco reglamentario para los servicios posventa de EV y vehículos híbridos de recarga externa, y se aplica tanto a los fabricantes como a los importadores. No obstante, el IPLS impone varios requisitos adicionales *únicamente a los importadores*: i) mientras que el reglamento nacional permite "beneficiarse de las estaciones de servicio establecidas"<sup>22</sup>, el IPLS exige a los importadores que establezcan *por sí mismos*<sup>23</sup> estaciones de servicio; ii) si bien el número de estaciones de servicio necesarias puede modificarse en el marco del reglamento nacional<sup>24</sup>, el IPLS no ofrece la misma flexibilidad; y iii) aunque el reglamento nacional no exige explícitamente el establecimiento de centros de atención telefónica, el IPLS sí lo hace.<sup>25</sup> Aunque Türkiye alega que los objetivos de los requisitos del IPLS son "fomentar la confianza de los consumidores en los vehículos de nueva tecnología" y "garantizar la seguridad de las baterías"<sup>26</sup>, el Grupo Especial debería evaluar detenidamente si esos objetivos serían legítimos a la luz de la función del artículo III.4, y si los requisitos impuestos únicamente a los importadores podrían alcanzar los objetivos alegados.

#### **B. Artículo XX d) del GATT de 1994**

11. Como ha subrayado con frecuencia el Órgano de Apelación, "la evaluación de una alegación de justificación al amparo del artículo XX conlleva un doble análisis en el que una medida se debe justificar primero provisionalmente al amparo de uno de los apartados del artículo XX antes de que sea evaluada posteriormente en el marco de la cláusula introductoria del artículo XX".<sup>27</sup>
12. En primer lugar, la justificación provisional al amparo del artículo XX d) exige que una medida en litigio esté i) "destinada a" lograr<sup>28</sup>, en otras palabras, que no sea una medida que "no pued[a]" lograr<sup>29</sup>, la observancia de leyes o reglamentos que no sean en sí incompatibles con alguna disposición del GATT de 1994; y ii) sea "'necesaria' para lograr esa observancia".<sup>30</sup> Es importante señalar que el artículo XX d) "abarca las medidas destinadas a lograr el cumplimiento de las leyes y reglamentos en sí y no el cumplimiento de sus objetivos".<sup>31</sup> "[L]o lograr la observancia" significa "hacer cumplir las obligaciones estipuladas en las leyes o reglamentos y no lograr la consecución de los objetivos de esas leyes o reglamentos".<sup>32</sup>

<sup>20</sup> Informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.996.

<sup>21</sup> Véase, por ejemplo, informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Cigarrillos (Filipinas)*, párrafo 128.

<sup>22</sup> Artículo 5(2) de After Sales Services Regulation, prueba documental CHN-28.

<sup>23</sup> Artículo 3-(2)-a) de Notification on 29 November 2023, Prueba documental CHN-13; artículo 3-(2)-a) de la Notificación de 31 de diciembre de 2023, prueba documental CHN-14; y artículo 3 de la Notificación de 20 de septiembre de 2024, prueba documental CHN-15.

<sup>24</sup> Artículo 9(2) de After Sales Services Regulation, prueba documental CHN-28.

<sup>25</sup> Artículo 3-(2)-c) de Notification on 29 November 2023, prueba documental CHN-13; y artículo 3-(2)-c) de Notification on 31 December 2023, prueba documental CHN-14.

<sup>26</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.225.

<sup>27</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.169 (donde se citan los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 26; *Estados Unidos - Camarones*, párrafos 119-120; y *Estados Unidos - Juegos de azar*, párrafo 292).

<sup>28</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157.

<sup>29</sup> Informe del Órgano de Apelación, *India - Células solares*, párrafo 5.58.

<sup>30</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafo 157.

<sup>31</sup> Informe del Grupo Especial, *Colombia - Textiles*, párrafo 7.482 (sin resalte en el original).

<sup>32</sup> Informe del Grupo Especial, *Colombia - Textiles*, párrafo 7.483 (sin resalte en el original).

13. En este caso, Türkiye aduce que el IPLS y sus requisitos están destinados a lograr la observancia de los "artículos 1 y 58 de la Ley de Protección de los Consumidores Turca", y son necesarios para lograrla, porque los requisitos del IPLS "reflejan los requisitos del Reglamento de Servicios Posventa".<sup>33</sup> Sin embargo, como ya se ha explicado, los requisitos son realmente más estrictos que los previstos en la reglamentación nacional, y un producto extranjero que no cumpla los requisitos puede no obstante cumplir las reglamentaciones nacionales que también le son aplicables. Por consiguiente, es difícil comprender cómo estos requisitos más estrictos sirven para lograr la observancia de *las leyes o reglamentos, es decir, la Ley de Protección de los Consumidores o el Reglamento de Servicios Posventa*. Aunque Türkiye aduce que los requisitos del IPLS son adecuados para contribuir significativamente a "fomentar la confianza de los consumidores en los vehículos de nueva tecnología" y a "garantizar la seguridad de las baterías y su manipulación ecológicamente racional"<sup>34</sup>, la contribución a los supuestos *objetivos* de las "leyes o reglamentos", como la "confianza de los consumidores" y la "seguridad de las baterías" no es pertinente al examinar la contribución de la medida al "logr[o] de la observancia de *normas, obligaciones o requisitos específicos* establecidos en las disposiciones pertinentes de 'las leyes y los reglamentos'"<sup>35</sup> en el marco de la prueba de la "necesidad" establecida en el artículo XX d).
14. También es dudoso que se pueda considerar que la exención de los socios de Türkiye en uniones aduaneras o acuerdos de libre comercio ("ALC") del ámbito de aplicación del IPLS está destinada a lograr la observancia de la reglamentación nacional o es adecuada para contribuir a lograrla. La cooperación económica mutua prevista en los preámbulos y las disposiciones generales de las uniones aduaneras o los ALC<sup>36</sup> no garantiza que los fabricantes o importadores de EV y vehículos híbridos de recarga externa originarios de los socios en uniones aduaneras o ALC cumplan las normas o requisitos pertinentes.
15. En segundo lugar, para que una medida se aplique de forma que constituya una "discriminación arbitraria o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones" en el sentido de la parte introductoria del artículo XX, deben existir tres elementos: i) la aplicación de la medida debe "dar lugar a una *discriminación*"; ii) la discriminación "debe tener un carácter *arbitrario o injustificable*"; y iii) la discriminación "debe darse entre *los países en que prevalezcan las mismas condiciones*", y ello "no solamente entre diferentes países Miembros exportadores sino también entre los Miembros exportadores y el Miembro importador afectado".<sup>37</sup>
16. Un análisis de si la discriminación es "injustificable" guarda relación "fundamentalmente con la causa o el fundamento de la discriminación".<sup>38</sup> Por consiguiente, la discriminación se considerará arbitraria o injustificable "cuando las razones dadas para esa discriminación no tienen ninguna conexión racional con el objetivo comprendido en el ámbito de un apartado del artículo XX, o irían en contra de ese objetivo".<sup>39</sup>
17. Por las mismas razones expuestas en los párrafos anteriores, los requisitos adicionales del IPLS, junto con la exención de los socios de Türkiye en la uniones aduaneras o ALC, no parecen tener una relación racional con el objetivo alegado —lograr la observancia de la Ley de Protección de los Consumidores y el Reglamento de Servicios Posventa—. Por consiguiente, las medidas no parecen ser "necesarias" como cuestión inicial, y también parecen constituir una "discriminación arbitraria o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones".

---

<sup>33</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.215-3.234.

<sup>34</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.225.

<sup>35</sup> Informe del Órgano de Apelación, *India - Células solares*, párrafo 5.59 (donde se citan los informes del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafos 5.71-5.73 y 5.77; y *Corea - Diversas medidas que afectan a la carne vacuna*, párrafos 162-164) (sin resalte en el original).

<sup>36</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafos 3.250-3.256.

<sup>37</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 150 (con resalte en el original).

<sup>38</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 229.

<sup>39</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 227.

**C. Artículo XXIV del GATT de 1994**

18. Con respecto al artículo XXIV del GATT de 1994, puede justificar medidas que son incompatibles con algunas otras disposiciones del GATT de 1994 únicamente cuando el Miembro que invoque el artículo demuestre que: i) "la medida en litigio *se ha introducido con ocasión del establecimiento* de una unión aduanera o TLC que cumple en su totalidad las prescripciones del artículo XXIV"; y ii) "si no se le permitiera introducir la medida en litigio se impediría el establecimiento de esa unión aduanera o TLC".<sup>40</sup>
19. En este caso, Türkiye aduce que la exención de sus socios en uniones aduaneras y ALC de su IPLS está justificada en virtud del artículo XXIV.<sup>41</sup> Sin embargo, la exención de la UE y de sus socios en ALC del IPLS no se *introdujo con ocasión del establecimiento* de una unión aduanera o ALC, sino que fue introducida mediante el propio IPLS en virtud de la legislación nacional de Türkiye, con independencia de la fecha de establecimiento de cada ALC o unión aduanera. Desde el punto de vista cronológico, Türkiye no impuso ningún régimen de licencias de importación a los EV y los vehículos híbridos de recarga externa hasta diciembre de 2023. Si el establecimiento de los ALC y las uniones aduaneras en cuestión es anterior a la introducción del IPLS en diciembre de 2023, la exención del IPLS no podría lógicamente haberse *introducido con ocasión del establecimiento* de las uniones aduaneras o los ALC.

---

<sup>40</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Perú - Productos agropecuarios*, párrafo 5.115 (donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Turquía - Textiles*, párrafo 58) (sin resalte en el original).

<sup>41</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 3.30.

**ANEXO C-5****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE NORUEGA****I. INTERPRETACIÓN DE LA LISTA DE CONCESIONES DE UN MIEMBRO EN EL MARCO DEL ARTÍCULO II DEL GATT DE 1994**

1. China alega que los derechos adicionales de Türkiye sobre los vehículos eléctricos son incompatibles con la primera frase del artículo II.1 b) del GATT de 1994, ya que exceden de los tipos consolidados establecidos en la Lista de concesiones de Türkiye. Por consiguiente, China también considera que los derechos son incompatibles con el artículo II.1 a).<sup>1</sup> Türkiye responde 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 en el sector del automóvil.<sup>2</sup>

2. En apoyo de su posición, Türkiye se basa en el informe del grupo especial que se ocupó del asunto *CE - Equipo informático*, según el cual "una de las funciones más importantes del artículo II es la protección de las expectativas legítimas con respecto al trato arancelario a que es acreedor un producto objeto de consolidación".<sup>3</sup>

3. Según Türkiye, los Miembros de la OMC no pueden alegar tener expectativas legítimas de que Türkiye se haya comprometido con respecto a productos cuya relevancia tecnológica e importancia comercial son de una naturaleza fundamentalmente distinta, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, que en el momento en que Türkiye asumió sus compromisos arancelarios en el marco de la OMC.<sup>4</sup>

4. Sin embargo, como señala Australia en su comunicación escrita en calidad de tercero<sup>5</sup>, en el asunto *CE - Equipo informático* el Órgano de Apelación rechazó la utilización de ese razonamiento. El Órgano de Apelación hizo hincapié en que la Lista de un Miembro forma parte integrante del GATT de 1994 en virtud del artículo II.7. Las concesiones arancelarias que contiene la Lista son obligaciones dimanantes de tratados, cuya interpretación debe llevarse a cabo exclusivamente de conformidad con las reglas generales de interpretación de los tratados establecidas en la Convención de Viena.<sup>6</sup>

5. En opinión de Noruega, una interpretación que permitiera que un segmento de productos quedara liberado de compromisos vinculantes simplemente por el ulterior avance tecnológico socavaría gravemente la previsibilidad del sistema multilateral de comercio.

6. Como confirmó el grupo especial que se ocupó del asunto *India - Aranceles sobre productos de TIC*<sup>7</sup>, es esencial distinguir entre, por un lado, los avances tecnológicos que dan lugar a realmente "nuevos productos" no abarcados por las líneas arancelarias al nivel de seis dígitos consignadas en las Listas de los Miembros y, por otro, los avances tecnológicos que representan el desarrollo de productos que están comprendidos en los compromisos existentes. Noruega no considera que el desarrollo de nuevas tecnologías o nuevos productos en sí modifique el alcance de las concesiones arancelarias previstas en la Lista de un Miembro de la OMC.

**II. LOS CRITERIOS JURÍDICOS DERIVADOS DE LOS TÉRMINOS "NECESARIAS" DEL APARTADO B) Y "RELATIVAS A" DEL APARTADO G) DEL ARTÍCULO XX DEL GATT DE 1994**

7. Türkiye aduce que, a pesar de las diferencias textuales entre los apartados b) y g) del artículo XX, las pruebas jurídicas previstas en esos dos apartados son, en la práctica, muy similares.

<sup>1</sup> Primera comunicación escrita de China, párrafo 144.

<sup>2</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.15.

<sup>3</sup> Informe del Grupo Especial, *CE - Equipo informático*, párrafo 8.23.

<sup>4</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.15.

<sup>5</sup> Comunicación escrita de Australia en calidad de tercero, párrafo 5.

<sup>6</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84.

<sup>7</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, párrafo 7.63.

Se dice que tanto la prueba de "necesidad" como la prueba "relativas a" exigen, en esencia, que la medida en litigio tenga una relación auténtica con el objetivo de política perseguido. A este respecto, Türkiye hace referencia a las constataciones del Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Neumáticos recauchutados*, en relación con el artículo XX b), y en el asunto *China - Materias primas*, en relación con el artículo XX g), casos ambos que ponen de relieve la necesidad de una "relación auténtica de fines a medios".<sup>8</sup>

8. La Unión Europea, en su comunicación en calidad de tercero, parece estar de acuerdo con Türkiye en tanto en cuanto considera que el criterio de "necesidad" establecido en el artículo XX b) es más riguroso que el criterio "relativas a" establecido en el artículo XX g). Sobre esta base, Türkiye aduce que la conformidad con el artículo XX b) entraña necesariamente la conformidad con el artículo XX g).

9. Noruega tiene una opinión diferente. A juicio de Noruega, los distintos apartados del artículo XX establecen pruebas jurídicas individualizadas, que deben aplicarse por separado. La jurisprudencia del Órgano de Apelación lo confirma. Aunque las pruebas pueden ser conceptualmente similares, el texto elegido en cada apartado entraña criterios jurídicos distintos.

10. Noruega está de acuerdo en la medida en que el criterio de "necesidad" que figura en los apartados a) y b) establece un umbral más elevado que el criterio "relativas a" que figura en el apartado g). Ambas formulaciones exigen que una medida tenga una relación auténtica con el objetivo perseguido. Sin embargo, en el marco de los apartados a) y b), esta relación es solo uno de los elementos del conjunto de la prueba de necesidad, que implica también un proceso de sopesar y confrontar. En cambio, el apartado g) solo exige demostrar una relación auténtica entre la medida y el objetivo de conservación.

11. Noruega considera además que una medida puede perseguir legítimamente múltiples objetivos. Cuando un Miembro invoca más de uno de los apartados del artículo XX, la medida debe evaluarse en relación con cada una de las pruebas aplicables por separado. El hecho de que una medida no satisfaga la prueba establecida en un apartado no debe, de por sí, impedir que se justifique en virtud de otro.

### **III. EL ARTÍCULO XX DEL GATT DE 1994 Y LA DIFERENCIA EN EL TRATO QUE DA LUGAR A UNA VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO NMF**

12. Noruega opina que la misma diferencia en el trato que da lugar a una vulneración del principio NMF puede ser pertinente tanto para la parte introductoria como para los apartados del artículo XX del GATT de 1994.

13. El Órgano de Apelación ha establecido que el análisis previsto en el artículo XX es doble.<sup>9</sup> En primer lugar, la propia medida, incluidos sus aspectos discriminatorios, debe examinarse con respecto a los apartados. En segundo lugar, si esa medida mencionada, incluidos sus aspectos discriminatorios, está provisionalmente justificada en virtud de los apartados, la parte introductoria impone requisitos adicionales que deben evaluarse.

<sup>8</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.46.

<sup>9</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 25.

**ANEXO C-6****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA****I. Introducción**

1. En su calidad de tercero en el presente procedimiento, la Federación de Rusia formula sus observaciones con respecto al artículo XX b) y g), así como con respecto a la parte introductoria, ya que estas cuestiones revisten importancia sistémica. Al formular estas observaciones, Rusia no adopta ninguna posición con respecto a la conformidad de las medidas en litigio con dichas disposiciones.

2. La Federación de Rusia no niega la importancia de proteger el medio ambiente y cumplir los compromisos contraídos en el marco de diversos instrumentos internacionales a tal efecto. Sin embargo, lo que preocupa a la Federación de Rusia es la tendencia creciente de algunos Miembros de la OMC a tratar sus promesas ambientales no tanto como un conjunto distinto de compromisos adicionales a otras obligaciones internacionales, sino más bien como un permiso general para infringir las normas de la OMC en cuestiones tangencialmente relacionadas con el medio ambiente. Las políticas "verdes" no deben considerarse un escudo impenetrable para el proteccionismo, y deben desarrollarse tomando debidamente en consideración las obligaciones de los Miembros en el marco de la OMC.

3. Por consiguiente, la Federación de Rusia insta al Grupo Especial a que examine cuidadosamente los argumentos de las partes y los terceros con respecto al artículo XX del GATT a fin de no ampliar de manera irrazonable su alcance más allá de las medidas que este artículo fue concebido inicialmente para justificar.

4. Con esto, la Federación de Rusia recuerda que, para que pueda justificarse en virtud del artículo XX, una medida por lo demás incompatible con el GATT debería estar comprendida en uno de los apartados y cumplir las disposiciones de la parte introductoria.

**II. Interpretación de los apartados b) y g) y la parte introductoria del artículo XX del GATT***Apartado b)*

5. Con respecto al apartado b) del artículo XX, la parte que invoca esta disposición debe probar dos elementos: 1) que la política a que responden las medidas en litigio está incluida en el grupo de las políticas destinadas a proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o a preservar los vegetales; 2) las medidas son necesarias para alcanzar el objetivo de esa política.<sup>1</sup>

6. En primer lugar, en *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, el grupo especial rechazó la idea de que la dependencia excesiva de los productos farmacéuticos importados supondría finalmente un riesgo para la salud humana.<sup>2</sup> En ese caso, el grupo especial observó que el riesgo identificado por el demandado era meramente hipotético y tan general que "podría estar presente en cualquier sector y referirse a cualquier mercado".<sup>3</sup> Por consiguiente, la Federación de Rusia insta al Grupo Especial a que considere la naturaleza del riesgo pertinente para la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales en la situación de que se trata.

7. La Federación de Rusia señala también que la mera presencia de un determinado riesgo para la vida o la salud de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales no basta para considerar que una medida está "destinad[a]" a hacer frente a ese riesgo.<sup>4</sup> Además de considerar si existe el riesgo, un grupo especial debe examinar también el diseño y la estructura de los instrumentos de aplicación de la medida para evaluar si efectivamente se adoptó siguiendo una política para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales.

<sup>1</sup> Informe de los Grupos Especiales, *Estados Unidos - Gasolina*, párrafo 6.20; y *CE - Amianto*, párrafo 8.169.

<sup>2</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.177.

<sup>3</sup> Informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.178.

<sup>4</sup> Véase el informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafos 7.201-7.202.

8. En segundo lugar, la medida debe ser "necesaria" para alcanzar el objetivo de política declarado. En esta parte, el Grupo Especial tiene el cometido de determinar si las medidas de Türkiye hacen una contribución importante<sup>5</sup> al objetivo declarado, y de medir el alcance de esa contribución<sup>6</sup>, si se constata que existe. En este caso, la Federación de Rusia recuerda que el grupo especial que se ocupó del asunto *CE - Preferencias arancelarias*, citando al Órgano de Apelación, sostuvo que, en el contexto del apartado b) del artículo XX, una medida "necesaria" está "situada significativamente más cerca del polo de lo 'indispensable' que del polo opuesto de lo que simplemente 'contribuye a'".<sup>7</sup> Por consiguiente, la Federación de Rusia pide al Grupo Especial que examine si las medidas en litigio están cerca de ser indispensables para lograr el objetivo declarado. A este respecto, Rusia duda de que la mera constatación de que una medida "no es incapaz" de cumplir un objetivo bastaría para establecer la "necesidad" en el marco del apartado b) del artículo XX como la Unión Europea parece sugerir en sus comunicaciones escritas.<sup>8</sup>

9. La Federación de Rusia señala también que la evaluación de la necesidad incluye "sopesar y confrontar" la importancia del objetivo, la contribución de la medida a este objetivo y el carácter restrictivo del comercio que tiene la medida.<sup>9</sup> Por consiguiente, el Grupo Especial analizará si la contribución de la medida al objetivo final es tan grande que justifica sus efectos de restricción del comercio.

#### *Apartado g)*

10. Con respecto al apartado g) del artículo XX, Rusia señala que grupos especiales anteriores y el Órgano de Apelación convinieron en que la expresión "relativa a" la conservación de los recursos naturales debía entenderse como "destinada principalmente a".<sup>10</sup> Rusia recuerda también que, en general, en la práctica de la solución de diferencias de la OMC se acepta que, para cumplir los requisitos del apartado g) del artículo XX, debe haber una "relación auténtica y estrecha de medios y fines" entre la medida en litigio y la conservación de los recursos naturales agotables.<sup>11</sup> Esto significa que no basta con que una medida "solamente de una forma accidental o por inadvertencia t[enga] un objetivo de conservación".<sup>12</sup> Por consiguiente, en este caso, el Grupo Especial tendrá que evaluar si las medidas en litigio están destinadas "principalmente" a la conservación de los recursos naturales agotables o si, de hecho, persiguen otro objetivo, como la protección de la rama de producción nacional.

11. En el asunto *Estados Unidos - Gasolina*, el Órgano de Apelación señaló también que el apartado g) del artículo XX exigía "imparcialidad" en los casos en que se impusieran restricciones a los productos importados y a los nacionales.<sup>13</sup> Por consiguiente, el Grupo Especial debe evaluar si Türkiye impone "limitaciones efectivas"<sup>14</sup> a la producción y el consumo nacionales, y si esas limitaciones "actúan en conjunción"<sup>15</sup> con las restricciones comerciales introducidas por las medidas en litigio.

#### *Parte introductoria*

12. Por último, en cuanto a la parte introductoria del artículo XX, la Federación de Rusia señala que esta ha sido denominada una "expresión del principio de buena fe" cuyo objetivo primordial es impedir el abuso de las excepciones previstas en ese artículo.<sup>16</sup>

<sup>5</sup> Informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 7.211; e informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 151.

<sup>6</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 156.

<sup>7</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 7.211.

<sup>8</sup> Comunicación de la UE en calidad de tercero, párrafo 28.

<sup>9</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 182. Véase también el informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.92.

<sup>10</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 21.

<sup>11</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 136; *China - Materias primas*, párrafo 355; y *China - Tierras raras*, párrafo 5.90.

<sup>12</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 22; y *China - Tierras raras*, párrafo 5.90.

<sup>13</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 24.

<sup>14</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.94.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 158.

13. Por consiguiente, aunque una medida esté comprendida en uno de los apartados del artículo XX, no puede justificarse si constituye un "medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones" o una "restricción encubierta al comercio internacional".

14. Para determinar si las medidas en litigio discriminan entre países en que prevalezcan las mismas condiciones de una forma "arbitraria o injustificable", el Grupo Especial debe analizar la causa de esas medidas y los "fundamentos expuestos para explicar su existencia".<sup>17</sup> En particular, el Órgano de Apelación constató que la discriminación es arbitraria e injustificable "cuando las razones dadas para esa discriminación no tienen ninguna conexión racional con el objetivo comprendido en el ámbito de un apartado del artículo XX, o irían en contra de ese objetivo".<sup>18</sup> Así pues, en opinión de Rusia, el Grupo Especial debería evaluar si la discriminación en el presente caso está conectada "racionalmente" con el objetivo declarado y no va en contra de este objetivo.

15. Con respecto a la "restricción encubierta al comercio internacional", Rusia recuerda que esta expresión abarca no solo una restricción "oculta o tácita", sino también una restricción "aplicada[]" en la forma de una medida formalmente comprendida en el ámbito de una de las excepciones enumeradas en el artículo XX.<sup>19</sup>

### **III. Prescripción de justificar, en virtud de los apartados pertinentes, cada incompatibilidad individual que se haya establecido para hacer una acreditación *prima facie* en el marco del artículo XX**

16. Cuando se haya constatado que diferentes elementos de una medida son incompatibles con diferentes disposiciones del GATT de 1994, el demandado debe demostrar, en el marco del artículo XX, que cada uno de esos elementos específicos está justificado. Al alegar que una medida incompatible con el GATT es admisible en virtud del artículo XX, la carga que recae sobre el demandado es demostrar que esa medida concreta, en la forma precisa en que se ha aplicado, está comprendida en el ámbito de aplicación de ese artículo. Esto significa que no basta con demostrar que una medida, en términos generales, persigue un objetivo legítimo. Antes bien, el demandado debe probar que los aspectos concretos de una medida causantes de las incompatibilidades propiamente dichos están justificados. Solo de esta manera un grupo especial puede tener la certeza de que esa medida concreta, y no otra en líneas generales similar a ella, está justificada en virtud del artículo XX.

### **IV. Función que los compromisos asumidos por un Miembro de la OMC en otros instrumentos internacionales, como el Acuerdo de París o la Declaración de Glasgow, desempeñan en la interpretación y aplicación del artículo XX por el Grupo Especial**

17. En opinión de la Federación de Rusia, los compromisos contraídos en el marco de esos instrumentos son poco pertinentes para el análisis en el marco del artículo XX.

18. De conformidad con el artículo 3.2 del ESD, la solución de diferencias de la OMC "sirve [...] para aclarar las disposiciones vigentes de [los] acuerdos [abarcados] de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público". Los principios pertinentes de interpretación figuran en los artículos 31 y 32 de la Convención de Viena.<sup>20</sup>

19. Las disposiciones de los diferentes tratados pueden ser pertinentes para interpretar los Acuerdos de la OMC, por ejemplo, cuando en el texto del Acuerdo sobre la OMC se hace una referencia directa a esos tratados. Así, el Acuerdo sobre los ADPIC incorpora explícitamente las disposiciones del Convenio de París (1967), el Convenio de Berna (1971), la Convención de Roma y el Tratado sobre la Propiedad Intelectual respecto de los Circuitos Integrados. El Acuerdo sobre

<sup>17</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 22; y *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 157.

<sup>18</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Atún II (México) (artículo 21.5 - México)*, párrafo 7.316; y *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 226; véanse también los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, *Estados Unidos - Camarones* y *Estados Unidos - Camarones (artículo 21.5 - Malasia)*.

<sup>19</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 29.

<sup>20</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 19; y *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 13.

Subvenciones a la Pesca se refiere directamente al derecho del mar. Por el contrario, en el GATT no se hace referencia alguna ni al Acuerdo de París ni a la Declaración de Glasgow. Estos instrumentos tampoco pueden considerarse "acuerdos ulteriores" a efectos de interpretación en el sentido del artículo 31.3 a) de la Convención de Viena. Tampoco estaban destinados a modificar las obligaciones de los Miembros de la OMC en el marco del GATT, ni constituyen un acuerdo "entre las partes", ya que no todos los Miembros de la OMC son partes en el Acuerdo de París o signatarios de la Declaración de Glasgow.

20. Hay una razón por la que esos instrumentos externos no se tienen en cuenta a efectos de interpretación. No podemos descartar la posibilidad de que algunos Miembros de la OMC concluyan un hipotético acuerdo cuyas disposiciones sean total o parcialmente incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC. En ese caso, a los efectos de los procedimientos de la OMC, tales acuerdos incompatibles no pueden justificar la desviación por parte de esos Miembros de sus compromisos en el marco de la OMC, a menos que la desviación esté expresamente prevista en los Acuerdos de la OMC. Los ejemplos de esas disposiciones explícitas en el GATT son el artículo XXIV y el apartado h) del artículo XX. Cabe señalar que los apartados b) y g) del artículo XX, a diferencia del apartado h), no hacen esa referencia expresa.

21. Así pues, el mero hecho de que un Miembro de la OMC haya contraído obligaciones internacionales en virtud de otros instrumentos no puede modificar la prueba jurídica para la aplicación del artículo XX: una medida debe estar comprendida en uno de los apartados y cumplir los requisitos de la parte introductoria. En este sentido, al analizar los apartados del artículo XX, la cuestión decisiva es si la medida tiene el vínculo requerido con el objetivo de política declarado, y no si podría contribuir al cumplimiento de una obligación no impuesta por la OMC. En el asunto *Brasil - Neumáticos recauchutados*, el Órgano de Apelación rechazó la idea de que el cumplimiento de una resolución del tribunal del MERCOSUR constituye una justificación suficiente para que una medida esté comprendida en el ámbito de aplicación del artículo XX.<sup>21</sup> En opinión de la Federación de Rusia, la existencia de obligaciones en el marco del Acuerdo de París o de la Declaración de Glasgow tampoco afectará a la aplicación del artículo XX a las medidas en litigio.

22. Por consiguiente, la Federación de Rusia insta al Grupo Especial a que tenga en cuenta estas consideraciones al analizar los argumentos de las partes con respecto al artículo XX del GATT a fin de lograr un equilibrio entre la lucha contra el proteccionismo —uno de los objetivos primordiales de la OMC— y los objetivos ambientales que los Miembros puedan perseguir en conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC.

---

<sup>21</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 226.

**ANEXO C-7****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE SINGAPUR****I. INTRODUCCIÓN**

1. Singapur participa en este caso porque tiene un interés sistémico en cuatro cuestiones jurídicas que se han planteado en el curso de este procedimiento, a saber: a) si las consolidaciones arancelarias de los Miembros de la OMC en el marco del GATT abarcan los nuevos productos derivados de los avances tecnológicos; b) la aplicabilidad de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994; c) la función que los compromisos contraídos en otros instrumentos internacionales desempeñan en la interpretación y aplicación del artículo XX del GATT de 1994; y d) la invocación del artículo XXIV.5 en relación con incompatibilidades con el artículo I.1 respecto de medidas que pueden justificarse en virtud del artículo XX del GATT de 1994. Singapur subraya que *no* formula observaciones sobre el fondo del asunto, sino que solo se ocupará las cuestiones jurídicas identificadas *supra*.

**II. RESUMEN DE LA DECLARACIÓN ORAL DE SINGAPUR EN CALIDAD DE TERCERO****A. La cuestión de si las consolidaciones arancelarias de los Miembros de la OMC en el marco del GATT abarcan los nuevos productos derivados de los avances tecnológicos**

2. En principio, no debe interpretarse que el alcance de las consolidaciones arancelarias de un Miembro de la OMC en el marco del GATT excluye los nuevos productos derivados de los avances tecnológicos, siempre que esos productos puedan satisfacer los términos o designaciones de las concesiones arancelarias.
3. Las concesiones arancelarias deben interpretarse remitiéndose a los términos pertinentes de las concesiones, y esos términos pertinentes deben interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación establecidas en el artículo 31 de la Convención de Viena.<sup>1</sup> Singapur aborda dos aspectos de esta norma de interpretación que son pertinentes para la diferencia.
  - a. En primer lugar, al examinar el **sentido corriente** de las concesiones, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *India - Aranceles sobre productos de TIC* constató que una concesión arancelaria se aplica a todos los productos comprendidos en los términos de la concesión, interpretados sobre la base de su sentido corriente cuando se leen en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del acuerdo, y que esto incluía los "nuevos productos que surgen como resultado de la innovación tecnológica, y que no existían en el momento en que se acordó la concesión de la Lista". El Grupo Especial también constató que cuando un producto esté clasificado en una determinada partida o subpartida del SA de la Lista de un Miembro de la OMC, ese producto también estará comprendido en el alcance de las obligaciones que corresponden a ese Miembro de la OMC, a no ser que en la Lista se especifique otra cosa, con inclusión de los nuevos productos que no llegan a existir hasta después de la consolidación de los compromisos de un Miembro de la OMC con respecto a la partida o subpartida pertinente.<sup>2</sup>
  - b. Además, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Productos de tecnología de la información* observó que, al contraer un compromiso de conformidad con el artículo II del GATT de 1994, un Miembro de la OMC puede elegir términos y condiciones precisos, aun excluyentes, para precisar o limitar el alcance de la cobertura. Los demás Miembros de la OMC también tienen la oportunidad de mostrar su conformidad o disconformidad con las concesiones propuestas cuando se plantea su incorporación a la Lista de otro Miembro de la OMC. Por consiguiente, un grupo especial no debería interpretar que un compromiso incluye salvedades que no contiene.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Productos de tecnología de la información*, párrafo 7.596.

<sup>2</sup> Informe del Grupo Especial, *India - Aranceles sobre productos de TIC*, párrafos 7.63-7.66.

<sup>3</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE - Preferencias arancelarias*, párrafo 7.598.

- c. En segundo lugar, el **objeto y fin** del GATT de 1994, establecido en su preámbulo, es la "reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de las demás barreras comerciales". Interpretar las concesiones arancelarias excluyendo automáticamente los productos nuevos o evolucionados socavaría ese objeto y fin, ya que implicaría que cuandoquiera que la innovación produzca productos funcionalmente equivalentes pero tecnológicamente novedosos, esos productos nunca estarían sujetos a las consolidaciones arancelarias de un Miembro de la OMC.

## **B. Aplicabilidad de los artículos XX b) y g) del GATT de 1994**

4. Las medidas adoptadas para mitigar el cambio climático están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo XX b) por ser "necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales", así como en el del artículo XX g) por ser "relativas a la conservación de los recursos naturales agotables". Esto se ha reconocido en la jurisprudencia del Órgano de Apelación y en diversos informes de Grupos Especiales.<sup>4</sup>
5. También reconoce la realidad de que debe dejarse a los Miembros un cierto margen de política interna para adoptar medidas de mitigación del cambio climático en cumplimiento de sus obligaciones en virtud del derecho internacional para hacer frente al cambio climático. Sin embargo, estas medidas deben cumplir los demás requisitos establecidos en los artículos XX b) y g) del GATT de 1994.

## **III. RESUMEN DE LA RESPUESTA DE SINGAPUR A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL A LOS TERCEROS TRAS LA PRIMERA REUNIÓN SUSTANTIVA**

### **A. Respuesta a la pregunta 9 (la función que los compromisos contraídos en otros instrumentos internacionales desempeñan en la interpretación y aplicación del artículo XX del GATT de 1994)**

6. El punto de partida de la interpretación y aplicación de los artículos XX b) y g) es la Convención de Viena, en particular las normas usuales de interpretación de los tratados recogidas en el artículo 31 de la Convención de Viena.
7. Si bien los compromisos contraídos en otros instrumentos internacionales no forman parte del "contexto" del GATT de 1994 en la medida en que ese término se utiliza en el artículo 31 de la Convención de Viena, podrían considerarse "norma[s] pertinente[s] del derecho internacional aplicable[s] en las relaciones entre las partes" que deben tenerse en cuenta juntamente con el contexto del GATT de 1994 (artículo 31.3 c) de la Convención de Viena).
8. En el asunto *Estados Unidos - Derechos antidumping y compensatorios (China)*, el Órgano de Apelación consideró que el artículo 31.3 c) de la Convención de Viena contiene tres elementos: i) "norma[s] [...] de derecho internacional", que corresponde al artículo 38 1) del Estatuto de la CIJ; ii) esas normas "deben tratar sobre el mismo tema que los términos del tratado que se interpretan" para ser pertinentes; y iii) esas normas deben ser "aplicables en las relaciones entre las partes".<sup>5</sup> En relación con ese último elemento, el Órgano de Apelación, en *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles*, señaló que, si bien no se había resuelto si la expresión "las partes" se refiere a "todos los Miembros de la OMC, o, por el contrario, a un subconjunto de Miembros, como las partes en la diferencia", reconocía que "en un contexto multilateral como el de la OMC, cuando es preciso recurrir a una norma que no es de la OMC a efectos de interpretar disposiciones de los Acuerdos de la OMC deberá establecerse un delicado equilibrio entre, por un lado, la necesidad de tener debidamente en cuenta las obligaciones internacionales de un determinado Miembro de la OMC, y, por otro, la de velar por la aplicación de un planteamiento coherente y armonioso a la interpretación de la normativa de la OMC entre todos los Miembros de la OMC".<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 151; informe del Grupo Especial, *Brasil - Tributación*, párrafo 7.880; e informe del Grupo Especial, *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafos 7.277 y 7.281.

<sup>5</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Derechos antidumping y compensatorios (China)*, párrafos 307-308.

<sup>6</sup> Informe del Órgano de Apelación, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles*, párrafos 844-845.

9. Singapur sostiene que, en el contexto de la presente diferencia, el Acuerdo de París satisface los requisitos del artículo 31.3 c) de la Convención de Viena: a) es una norma de derecho internacional como una convención internacional (artículo 38 1) a) del Estatuto de la CIJ); b) es pertinente, ya que trata sobre el mismo tema que los artículos XX b) y g) del GATT de 1994; y c) es aplicable entre "las partes", ya que todos los Miembros de la OMC que actualmente pueden ser partes en el Acuerdo de París lo son ya, de modo que el "delicado equilibrio" mencionado en *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles* no se ve alterado. En aras de la compleción, Singapur señala además que el artículo 31.3) c) de la Convención de Viena no exige que un instrumento internacional, para ser tenido en cuenta, sea anterior al GATT de 1994 o existiera en el momento de la conclusión de este.

**B. Respuesta a la pregunta 16 (la invocación del artículo XXIV.5 en relación con incompatibilidades con el artículo I.1 respecto de medidas que pueden justificarse en virtud del artículo XX del GATT de 1994)**

10. El artículo XXIV.5 del GATT de 1994 se puede invocar siempre que se cumplan los requisitos de una unión aduanera o de una zona de libre comercio establecidos en el artículo XXIV.8 a) i) o b) del GATT de 1994, y un Miembro de la OMC no tiene vedado recurrir al artículo XXIV del GATT de 1994 para defender una medida incompatible con el GATT que pueda justificarse de otro modo en virtud del artículo XX del GATT de 1994. Esto se debe a que:
- a. En primer lugar, la frase entre paréntesis "excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX", que figura en el artículo XXIV.8 a) i) y b) del GATT de 1994, simplemente establece respecto de una "unión aduanera" y una "zona de libre comercio" una excepción al requisito de "eliminar los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre los territorios constitutivos de la unión aduanera o la zona de libre comercio". Por consiguiente, una unión aduanera o una zona de libre comercio no dejarían de reunir las condiciones para ser consideradas como tales en virtud de la existencia de derechos y otras reglamentaciones comerciales restrictivas permitidas en el marco, por ejemplo, del artículo XX del GATT de 1994.
  - b. En segundo lugar, el contexto inmediato de esta excepción entre paréntesis parece ser el comercio entre los territorios constitutivos de la unión aduanera o la zona de libre comercio, y no parece que influya en el comercio entre un territorio constitutivo y un tercer país.

## ANEXO C-8

### RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE SUIZA

#### A. INTERPRETACIÓN DE LAS LISTAS DE CONCESIONES

1. Las Listas de los Miembros de la OMC forman parte integrante del GATT de 1994 y, por lo tanto, deben interpretarse de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público de conformidad con el artículo 3.2 del ESD.<sup>1</sup> De ello se desprende que "una concesión arancelaria de la Lista en la OMC de un Miembro se aplica a todos los productos comprendidos en los términos de la concesión, interpretados sobre la base de su sentido corriente cuando se leen en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del acuerdo".<sup>2</sup> Como señaló el grupo especial que se ocupó del asunto *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, esto incluye también los "nuevos productos que surgen como resultado de la innovación tecnológica, y que no existían en el momento en que se acordó la concesión de la Lista".<sup>3</sup> El grupo especial encargado de esa diferencia señaló también que "de conformidad con las normas de interpretación del SA [Sistema Armonizado], cualquier producto debe estar, en todo momento, comprendido en la cobertura de productos de una partida arancelaria de la Nomenclatura del SA", lo cual incluye necesariamente "los nuevos productos que surgen".<sup>4</sup>

2. En una diferencia relativa a la Lista de un Miembro anexa al AGCS, el Órgano de Apelación señaló que se obraría en menoscabo de la previsibilidad, la seguridad y la claridad de los compromisos específicos contraídos en el marco del AGCS si el sentido corriente de los términos de los compromisos debiera limitarse al sentido que tenían en el momento en que se concluyó la Lista.<sup>5</sup> A nuestro juicio, las mismas consideraciones también son pertinentes para las concesiones en el marco del GATT.

#### B. DERECHOS DE ADUANA PROPIAMENTE DICHOS DE PREVISTOS EN EL ARTÍCULO II.1 B) DEL GATT DE 1994

3. El artículo II.1 b) del GATT de 1994 distingue entre "derechos de aduana propiamente dichos" en su primera frase y "todos los demás derechos o cargas de cualquier clase aplicados a la importación o con motivo de ésta" en su segunda frase. El término "derechos de aduana propiamente dichos" no está definido en el GATT de 1994.<sup>6</sup> Los grupos especiales y el Órgano de Apelación han examinado esa expresión en diferencias anteriores.

4. Se ha constatado que el término "propiamente dichos" significa, entre otras cosas, "del tipo normal, ni singular ni excepcional".<sup>7</sup> La determinación de si un derecho es un derecho de aduana "propiamente dicho" exige un análisis de las características de la medida en virtud de la cual se aplica el derecho, con inclusión de su estructura, diseño y funcionamiento.<sup>8</sup> Suiza observa que, en

<sup>1</sup> Informes de los Grupos Especiales, *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, párrafo 7.63; *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.64; *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.63; informes del Órgano de Apelación, *CE - Equipo informático*, párrafo 84; e informe del Grupo Especial, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 7.87; en relación con la Lista anexa al AGCS, véase el informe del Grupo Especial, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 7.1168.

<sup>2</sup> Informes de los Grupos Especiales, *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, párrafo 7.63; *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.64; e *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.63.

<sup>3</sup> Informes de los Grupos Especiales, *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, párrafo 7.63; *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.64; e *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.63.

<sup>4</sup> Informes de los Grupos Especiales, *India - Aranceles sobre productos de TIC (UE)*, párrafo 7.64; *India - Aranceles sobre productos de TIC (Japón)*, párrafo 7.65; e *India - Aranceles sobre productos de TIC (Taipei Chino)*, párrafo 7.64.

<sup>5</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Publicaciones y productos audiovisuales*, párrafo 397.

<sup>6</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 265; e informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Productos de acero y aluminio (Suiza)*, párrafo 7.39.

<sup>7</sup> Informe del Grupo Especial, *Chile - Sistema de bandas de precios*, párrafo 7.51.

<sup>8</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios (artículo 21.5 - Argentina)*, párrafo 189; e informe del Grupo Especial, *República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, párrafo 7.85.

*República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, el grupo especial llegó a la conclusión de que los derechos en cuestión eran "otros derechos o cargas" teniendo en cuenta los siguientes elementos: i) el hecho de que las medidas se aplicaban con carácter temporal durante un período de tiempo limitado; ii) el hecho de que coexistían con el arancel NMF y iii) el hecho de que solo se aplicaban a las importaciones procedentes de determinados países.<sup>9</sup>

5. En el asunto *Estados Unidos - Productos de acero y aluminio (Suiza)*, el grupo especial consideró que los derechos adicionales impuestos por los Estados Unidos a los productos de acero y aluminio se caracterizaban más adecuadamente como "derechos de aduana propiamente dichos" por cuanto esos derechos i) se percibían con respecto a todas las importaciones de los productos de acero y aluminio abarcados; ii) se calculaban sobre una base *ad valorem*; iii) se describían como "aranceles" y "derechos de aduana propiamente dichos" en las Proclamaciones Presidenciales pertinentes; y iv) funcionaban como "derechos de aduana propiamente dichos" y estaban inscritos en la columna "Derechos - General" del Arancel de Aduanas de los Estados Unidos.<sup>10</sup> Sin embargo, el grupo especial que se ocupó de esa diferencia señaló que los derechos adicionales también tenían otras características que podían dar lugar a una caracterización como "otros derechos o cargas": i) se habían introducido como "Modificaciones temporales establecidas de acuerdo con la legislación comercial", aplicables además de los aranceles preexistentes; ii) si bien se aplicaban en régimen NMF, había varias exenciones por países; iii) había indicios de que esos derechos podían no haberse concebido como ajustes permanentes del tipo arancelario NMF.<sup>11</sup> Así pues, el Grupo Especial examinó la compatibilidad de las medidas con la primera frase del párrafo del artículo II.1 b) y con la segunda frase del artículo II.1 b) del GATT de 1994.<sup>12</sup>

## C. APLICABILIDAD DE LOS ARTÍCULOS XX B) Y G) DEL GATT DE 1994

### 1) Artículo XX b)

6. Al evaluar si una medida está "destinada a" proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales en el sentido del artículo XX b) del GATT de 1994, "grupos especiales anteriores a menudo han comenzado su análisis determinando la existencia del riesgo para la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales (riesgo para la salud) que la medida impugnada tiene como objetivo reducir".<sup>13</sup>

7. En el presente caso, Türkiye explica que sus medidas "no son incapaces de fomentar el desarrollo y la utilización de [vehículos eléctricos] EV e híbridos", y por lo tanto existe un "nexo" entre las medidas y la lucha contra el cambio climático, y señala que "el cambio climático, por supuesto, tiene una repercusión directa y negativa en la salud pública y el medio ambiente".<sup>14</sup> Suiza observa que los grupos especiales que se ocuparon de las diferencias relativas al aceite de palma subrayaron que "el calentamiento global y el cambio climático representan una de las mayores amenazas para la vida y la salud en el planeta" y consideraron, a la luz de los informes de diferencias anteriores, que el objetivo de la medida en cuestión de limitar determinadas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) guardaba relación *prima facie* con la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales.<sup>15</sup>

8. Además, según Türkiye, "[s]e espera que el desarrollo de un sector nacional de vehículos eléctricos ayude a Türkiye a cumplir sus obligaciones internacionales de reducir las emisiones en el sector del transporte, lo que, a su vez, contribuirá a reducir las emisiones de GEI de Türkiye" lo cual "en definitiva redundará en beneficio de los resultados ambientales mundiales".<sup>16</sup> Por consiguiente,

<sup>9</sup> Informe del Grupo Especial, *República Dominicana - Medidas de salvaguardia*, párrafos 7.86-7.88.

<sup>10</sup> Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Productos de acero y aluminio (Suiza)*, párrafo 7.43.

<sup>11</sup> *Ibidem*, párrafo 7.44.

<sup>12</sup> *Ibidem*, párrafos 7.45-7.46.

<sup>13</sup> Laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* (artículo 25), párrafo 6.97 (donde se cita el informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.134); véanse también los informes de los Grupos Especiales, *CE - Amianto*, párrafo 8.170; *Brasil - Neumáticos recauchutados*, párrafo 7.42; *China - Tierras raras*, párrafo 7.156; y *Brasil - Tributación*, párrafo 7.859.

<sup>14</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.71.

<sup>15</sup> Informes de los Grupos Especiales, *UE - Aceite de palma (Indonesia)*, párrafo 7.1093; y *UE y determinados Estados miembros - Aceite de palma (Malasia)*, párrafo 7.1085.

<sup>16</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.73 (sin resalte en el original).

Türkiye parece establecer la existencia de un conjunto de objetivos en "cascada" de las medidas en litigio.

9. 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<sup>17</sup>, será pertinente que el Grupo Especial tenga en cuenta la existencia de esos objetivos "en cascada". A este respecto, parece pertinente en primer lugar determinar el objetivo inmediato, y luego asegurar que existe una relación racional entre ese objetivo y cada uno de los objetivos de "cascada", de modo que se garantice que la medida está comprendida en la serie de políticas destinadas a proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales. El Grupo Especial debería hacerlo examinando la forma en que esos objetivos se reflejan en las pruebas que tenga ante sí, como por ejemplo el texto de los instrumentos jurídicos pertinentes, los antecedentes legislativos, y otras pruebas relativas al diseño, la estructura y el funcionamiento previsto de la medida.<sup>18</sup>

10. Si este examen preliminar pone de manifiesto que la medida no puede cumplir su objetivo declarado, no se cumpliría el requisito de la etapa del "diseño".<sup>19</sup> Suiza observa que el análisis de si una medida ha sido "adoptada para" o está "destinada a" proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales es menos exigente que la evaluación de si una medida "contribuye" al objetivo declarado en el marco de la "prueba de necesidad". En particular, los aspectos relativos a la *forma* en que la medida podría contribuir a su objetivo declarado deberían examinarse en el análisis de la "necesidad" y no en el del "diseño". En opinión de Suiza, es importante no difuminar la distinción entre los dos análisis.

## 2) Artículo XX g)

11. La parte que invoca el artículo XX g) del GATT de 1994 debe demostrar en primer lugar que la medida impugnada es "relativ[a] a la conservación de los recursos naturales agotables", y en segundo lugar que se "apli[ca] conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales". Si bien el concepto de "recursos naturales agotables" no está definido en el GATT, en anteriores diferencias se ha constatado que abarca diferentes tipos de políticas, incluida la protección del aire puro.<sup>20</sup>

12. Para que se cumpla la primera condición, la parte demandada debe demostrar que la medida impugnada es "relativa a" la conservación de los recursos naturales agotables, es decir, que tiene "una auténtica y estrecha relación de medios y fines"<sup>21</sup> con la conservación de los recursos naturales agotables. De ello se desprende que "una medida incompatible con el GATT que solamente de una forma accidental o por inadvertencia tiene un objetivo de conservación no satisfaría la prescripción 'relativa a' del apartado g) del artículo XX".<sup>22</sup>

13. La segunda condición, que se ha descrito como un requisito de "imparcialidad"<sup>23</sup>, exige que la medida incompatible con el GATT "se apliqu[e] conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales", entendiéndose por restricción "algo que restringe a alguien o algo, una limitación de la acción, una condición o reglamentación limitativa".<sup>24</sup> Este requisito sugiere que, en su funcionamiento conjunto para lograr el objetivo de conservación, esas restricciones limiten no solo el comercio internacional, sino que también limiten la producción o el consumo nacionales.<sup>25</sup>

<sup>17</sup> Laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* (artículo 25), párrafo 6.91.

<sup>18</sup> Laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* (artículo 25), párrafo 6.96, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.135.

<sup>19</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Colombia - Textiles*, párrafo 5.68; y laudo de los Árbitros, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)* (artículo 25), párrafo 6.96, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Turquía - Productos farmacéuticos (UE)*, párrafo 7.135.

<sup>20</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 16.

<sup>21</sup> Véanse, por ejemplo, los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camarones*, párrafo 136; y *China - Materias primas*, párrafo 355.

<sup>22</sup> Informes del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.90, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 22.

<sup>23</sup> Informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Gasolina*, página 24; y *China - Tierras raras*, párrafos 5.123-5.127.

<sup>24</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Materias primas*, párrafo 319; e informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.91.

<sup>25</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.92.

Además, 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".<sup>26</sup> Dicho de otro modo, "[e]sas 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".<sup>27</sup>

14. En la presente diferencia, el Grupo Especial tendrá que determinar, en particular, si las restricciones al comercio internacional pueden considerarse "apli[cadas] conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales", mediante medidas que, según las ha descrito Türkiye, abordan tanto "el desarrollo nacional de los EV como la restricción nacional de los vehículos que funcionan con combustible".<sup>28</sup> A ese respecto, es pertinente señalar que el Órgano de Apelación hizo hincapié en que "la carga de la conservación [no se tiene que] distribuir equitativamente, por ejemplo, entre los consumidores extranjeros, por una parte, y los productores o consumidores nacionales, por otra".<sup>29</sup>

### 3) Parte introductoria del artículo XX

15. La parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994 exige que la medida no se aplique en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones. Suiza observa que el Órgano de Apelación hizo hincapié en que "sólo deberían considerarse en el marco de la cláusula introductoria las 'condiciones' que son *pertinentes* al efecto de establecer la existencia de discriminación arbitraria o injustificable a la luz del carácter específico de la medida en litigio y las circunstancias de un caso determinado".<sup>30</sup> Señaló además que, al evaluar qué condiciones son pertinentes a los efectos de establecer una discriminación arbitraria o injustificable, el contexto pertinente puede encontrarse en el apartado concreto del artículo XX en virtud del cual una medida se haya justificado provisionalmente y las disposiciones del GATT de 1994 con las que una medida haya sido declarada incompatible.<sup>31</sup>

16. En cuanto a la determinación de si la discriminación es arbitraria o injustificable, el Órgano de Apelación subrayó que "[u]no de los factores más importantes [...] es la cuestión de si la discriminación puede conciliarse, o está racionalmente relacionada, con el objetivo de política respecto del cual la medida se haya justificado provisionalmente", aunque, en función de la naturaleza de la medida en litigio y las circunstancias del caso de que trate, hay factores adicionales "que también [podrían ser] pertinentes para la evaluación global".<sup>32</sup>

<sup>26</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.92.

<sup>27</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.93.

<sup>28</sup> Primera comunicación escrita de Türkiye, párrafo 2.118; véase también el párrafo 2.117.

<sup>29</sup> Informe del Órgano de Apelación, *China - Tierras raras*, párrafo 5.136. Véase también el párrafo 5.134.

<sup>30</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.299.

<sup>31</sup> Informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafo 5.300.

<sup>32</sup> Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Atún II (México) (artículo 21.5 - México)*, párrafo 7.329, donde se hace referencia a los informes del Órgano de Apelación, *CE - Productos derivados de las focas*, párrafos 5.306 y 5.321.

**ANEXO C-9****RESUMEN INTEGRADO DE LOS ARGUMENTOS DE LOS ESTADOS UNIDOS****RESUMEN DE LA COMUNICACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS  
EN CALIDAD DE TERCERO**

1. En esta diferencia, China impugna tres categorías de medidas de Türkiye: derechos adicionales sobre los vehículos eléctricos ("EV") procedentes de China, derechos adicionales sobre determinados otros vehículos procedentes de China, y un sistema de concesión de permisos de importación (el "IPLS") que se aplica a la importación de EV y vehículos híbridos de recarga externa procedentes de determinados países, incluida China. China aduce que estas medidas son incompatibles con las obligaciones que corresponden a Türkiye en el marco de la OMC en virtud de los artículos I.1, II.1 a) y b), III.4, X.3 a) y XI.1 del GATT de 1994 y el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio (el "Acuerdo sobre las MIC").
2. Türkiye no está de acuerdo en que las medidas sean incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC, y aduce que, con respecto al artículo I.1 y el artículo II.1 a) y b) del GATT de 1994, los derechos adicionales de Türkiye están justificados en virtud del artículo XX b) y g) del GATT. Türkiye tampoco está de acuerdo en que el IPLS sea incompatible con los artículos I.1, III.4, X.3 a) u XI.1 del GATT de 1994 o el artículo 2.1 del Acuerdo sobre las MIC, y aduce subsidiariamente que la medida está justificada en virtud del artículo XX d) del GATT.

**Interpretación del artículo XX b) y g) del GATT de 1994**

3. Türkiye aduce que los derechos adicionales están justificados en virtud del artículo XX b) y g) del GATT de 1994 porque "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 CO<sub>2</sub> en el sector del transporte".
4. El artículo XX del GATT de 1994 establece las circunstancias en que medidas que se han declarado incompatibles con otra disposición del GATT de 1994 estarán no obstante justificadas y por tanto no se declararán incompatibles con las obligaciones de un Miembro en el marco de la OMC. La parte introductoria del artículo XX dispone que 1) ninguna medida supuestamente justificada en virtud de un apartado del artículo XX debe aplicarse en forma que constituya una "discriminación arbitrari[a] o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones", y 2) la medida no sea una "restricción encubierta al comercio".
5. Türkiye aduce que los derechos adicionales sobre los EV chinos se aplican en forma que es compatible con la parte introductoria del artículo XX porque no constituyen una discriminación arbitraria o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones. Según Türkiye, "un fundamento perfectamente 'razonable' [...] sustenta el trato diferente dado por Türkiye a China". Ese fundamento es que China no puede ser considerada un país "en que prevalezcan las mismas condiciones", en comparación con Türkiye u otros Miembros de la OMC, habida cuenta de la posición dominante de China en el mercado y la cadena de suministro mundiales de EV en términos de producción de EV y participación en el mercado de estos, así como de producción de baterías.
6. Además, Türkiye observa que el "sistema económico dirigido por el Estado [de China] la sitúa en una posición excepcional para tomar el control de todo el mercado mundial de automóviles eléctricos e híbridos", y se refiere a la "constante" realización por parte de China de "notables esfuerzos de política industrial centrados en la producción de EV, incluso para exportación", tales como las subvenciones masivas que han creado un exceso de capacidad y distorsiones en los mercados mundiales. Según Türkiye, la consiguiente "dependencia excesiva de las importaciones de EV chinos" puede crear vulnerabilidades en las cadenas de suministro y el progreso tecnológico y socava la seguridad energética de Türkiye y otras prioridades estratégicas. Dadas estas circunstancias, Türkiye aduce que los derechos adicionales reflejan una "preocupación particular acerca de China".

7. Si existen diferencias en las condiciones que prevalecen en China, puede ser totalmente lógico que las medidas de Türkiye las tengan en cuenta. Como cuestión general, los Estados Unidos reconocen que puede ser necesario que un Miembro tenga en cuenta la adopción por otro Miembro de políticas anticompetitivas y no orientadas al mercado y su posición dominante en sectores fundamentales para los futuros económicos de todos los Miembros. Lo anterior puede incluir, por ejemplo, que las medidas de política industrial de China que no son de mercado han creado un exceso de capacidad y distorsiones en los mercados mundiales, y han dado lugar a la posición dominante de China a nivel mundial en el sector de los vehículos limpios, creando dependencias y vulnerabilidades de la cadena de suministro. Esa distinción no parece ser arbitraria.

8. El sentido corriente del término "arbitrario" incluye de modo "caprichoso, imprevisible, [o] ilógico", mientras que "injustificable" se define como "[n]o justificable, indefendible". El sentido corriente de la palabra "discriminación" incluye "[l]a acción o un acto de discriminar o distinguir; el hecho o la condición de ser discriminado o distinguido; una distinción establecida". El sentido corriente de "discriminación" incluye "[h]acer o reconocer una distinción, especialmente una sutil; proporcionar una distinción o servir como tal; ejercer el discernimiento". El sentido corriente de "condiciones" incluye "[e]stado o modo de ser"; y "[n]aturaleza, carácter, cualidad; una característica, un atributo".

9. Sobre la base de estos sentidos corrientes, cabe entender que el texto del artículo XX del GATT de 1994 prohíbe un ejercicio de discernimiento o distinción entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza; y solo cuando el ejercicio de discernimiento o distinción sea imprevisible o indefendible. Por consiguiente, lo pertinente en esta diferencia es si las distinciones que Türkiye ha hecho con respecto a China en las medidas en litigio son entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza; y si esas distinciones son imprevisibles o indefendibles. Si existen diferencias en las condiciones que prevalecen en China, puede ser totalmente lógico que Türkiye ejerza el discernimiento o haga la distinción con respecto a China en la aplicación de las medidas en litigio.

10. De conformidad con el apartado b) del artículo XX, la cuestión pertinente es si los derechos adicionales 1) fueron adoptados o aplicados para "proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales"; y 2) son "necesarios" para lograr ese objetivo.

11. Con respecto a si los derechos adicionales son "necesarios" para alcanzar el objetivo en cuestión (a saber, proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales), el sentido corriente de "necesario" incluye "[l]o que es indispensable, algo esencial, un requisito"; y "[q]ue es indispensable o hace falta; preciso, esencial, imprescindible". "Preciso", a su vez, significa "[q]ue las circunstancias lo precisan; apropiado; necesario para un fin, indispensable". Por lo tanto, a los efectos del artículo XX b), una medida debe ser indispensable, esencial o precisa para cumplir el objetivo —en este caso, proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o preservar los vegetales—.

12. De conformidad con el apartado g) del artículo XX, la cuestión pertinente es si las medidas 1) son "relativas a la conservación de los recursos naturales agotables"; y 2) se "apli[ca]n conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales".

#### **Interpretación del del artículo XX d) del GATT de 1994**

13. Türkiye aduce que el IPLS está justificado en virtud del artículo XX d) del GATT de 1994 porque es "una medida necesaria para aplicar la Ley de Protección de los Consumidores Turca".

14. Como se ha explicado antes, la parte introductoria del artículo XX dispone 1) que ninguna medida supuestamente justificada en virtud de un apartado del artículo XX debe aplicarse en forma que constituya una "discriminación arbitrari[a] o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones", y 2) que la medida no sea una "restricción encubierta al comercio".

15. Como se ha explicado *supra*, sobre la base del sentido corriente de los términos "arbitrario", "injustificable", "discriminación" y "condiciones", cabe entender que el texto del artículo XX del GATT de 1994 prohíbe un ejercicio de discernimiento o distinción entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza; y solo cuando el ejercicio de discernimiento o distinción sea imprevisible o indefendible. Lo pertinente en esta diferencia si Türkiye ha hecho distinciones

entre países con respecto a las medidas en litigio; si esas distinciones son entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza; y si las distinciones son imprevisibles o indefendibles.

16. De conformidad con el apartado d) del artículo XX, la cuestión pertinente es si el IPLS 1) fue adoptado o aplicado para "lograr la observancia de las 'leyes o reglamentos' que son en sí mismos compatibles con el GATT de 1994"; y 2) es "necesario" para lograr esa observancia. Por lo tanto, a los efectos del artículo XX d), una medida debe ser indispensable, esencial o precisa para cumplir el objetivo —en este caso, lograr la observancia de las leyes o reglamentos identificados de Türkiye—.

17. Türkiye afirma que el IPLS está destinado a lograr la observancia de su legislación de protección del consumidor, concretamente los artículos 1 y 58 de la Ley de Protección de los Consumidores Turca, que son compatibles con el GATT. El texto del artículo XX d) requiere identificar lo que constituye la "observancia" de las leyes o reglamentos identificados de Türkiye y la forma en que las medidas impugnadas "logran" esa observancia. Entender qué aspecto de las "leyes o reglamentos" está implicado permitirá al Grupo Especial evaluar si esas leyes o reglamentos son de hecho incompatibles con el GATT. Una vez establecido lo anterior, el Grupo Especial debe evaluar la relación entre las medidas impugnadas y las leyes o reglamentos cuya observancia esas medidas están destinadas a lograr. En particular, el Grupo Especial debe evaluar cómo las medidas impugnadas son indispensables, esenciales o precisas para lograr la observancia de las leyes o reglamentos identificados.

## **RESUMEN DE LA DECLARACIÓN ORAL DE LOS ESTADOS UNIDOS**

### **Parte introductoria del artículo XX del GATT de 1994**

18. Sobre la base del sentido corriente de los términos "arbitrario", "injustificable", "discriminación" y "condiciones", cabe entender que el texto del artículo XX del GATT prohíbe un ejercicio de discernimiento o distinción entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza cuando ese ejercicio de discernimiento o distinción es imprevisible o indefendible.

19. Lo pertinente en esta diferencia es si las distinciones que Türkiye ha hecho con respecto a China en las medidas en litigio son entre países que tienen el mismo estado, modo de ser o naturaleza, y si esas distinciones son imprevisibles o indefendibles. Si hay diferencias en el estado, el modo de ser o la naturaleza que prevalecen en China —como la posición excepcionalmente dominante de China en el mercado y la cadena de suministro de EV y la amplia ayuda gubernamental y otras políticas y prácticas no orientadas al mercado y causantes de distorsión del comercio que permiten esa posición dominante— tal vez sea totalmente lógico, y no incompatible con los requisitos de la parte introductoria del artículo XX, que las medidas de Türkiye las tengan en cuenta.

### **"Necesarias" en el sentido del artículo XX b) y d) del GATT de 1994**

20. Türkiye aduce que los derechos adicionales están justificados en virtud, entre otros, del artículo XX b) del GATT, que abarca las medidas "necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales"; y que el IPLS está justificado en virtud del artículo XX d), que se aplica a las medidas "necesarias para lograr la observancia de las leyes y de los reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del [GATT de 1994]".

21. Como se explica en la comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, con respecto a si las medidas en litigio son "necesarias" para lograr el objetivo pertinente, el sentido corriente de "necesario" incluye "[l]o que es indispensable, algo esencial, un requisito", y "[q]ue es indispensable o hace falta; preciso, esencial, imprescindible". Por consiguiente, a los efectos del artículo XX b) y d), una medida debe ser indispensable, esencial o precisa para cumplir el objetivo pertinente.

22. Al evaluar el elemento de "necesidad" en el marco del artículo XX b) y d), algunos terceros aducen que el Grupo Especial debería aplicar una prueba de sopesar, citando el informe del Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Neumáticos recauchutados*. Sin embargo, esos argumentos se basan en declaraciones del Órgano de Apelación y no en el texto del Acuerdo.

23. Con arreglo a las normas usuales de interpretación del derecho internacional público, mencionadas en el artículo 3.2 del ESD, "[u]n tratado deberá interpretarse de buena fe 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". Por consiguiente, los Estados Unidos no están de acuerdo con la introducción de un enfoque basado en la prueba de sopesar que no solo no es necesario (ni útil), sino que *tampoco* figura en el texto del artículo XX b) o d) del GATT.

24. Como se ha explicado *supra*, el sentido corriente de "necesario" incluye "[l]o que es indispensable, algo esencial, un requisito", y "[q]ue es indispensable o hace falta; preciso, esencial, imprescindible". En lugar de aplicar una prueba de sopesar que se aparta del texto propiamente dicho, la tarea del Grupo Especial consiste en evaluar, sobre la base del sentido corriente de los términos del artículo XX b) y d) del GATT, si las medidas en litigio son "necesarias" para los objetivos pertinentes.

### **RESUMEN DE LAS RESPUESTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS A LAS PREGUNTAS DEL GRUPO ESPECIAL**

#### **Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 16**

25. Entendemos que el fundamento de la UE es que "las referencias a esta disposición [artículo XX del GATT] que figuran entre paréntesis en el artículo XXIV.8 a) i) y b) del GATT confirman"<sup>1</sup> esa opinión. El artículo XXIV.8 a) i) y b) define unión aduanera y zona de libre comercio a los efectos del GATT de 1994, incluyendo que en una unión aduanera y en una zona de libre comercio los "derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas" se eliminan con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales, a excepción de las reglamentaciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX, en la medida en que sea necesario. El texto del artículo XXIV.8 no respalda la opinión de la UE de que no está permitido que una medida que pueda justificarse en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX se justifique al amparo del artículo XXIV.

#### **Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 19 y 20**

26. La respuesta de los Estados Unidos aborda conjuntamente las preguntas 19 y 20, ya que ambas se refieren al enfoque adoptado por el Órgano de Apelación en el informe sobre *Turquía - Textiles* en relación con el artículo XXIV del GATT. Si bien estamos de acuerdo con la advertencia del Canadá, consideramos que no es suficiente. A nuestro juicio, el Grupo Especial debería aplicar el texto propiamente dicho del artículo XXIV, y no una denominada prueba que parece susceptible de ser aplicada de una manera que saque de contexto el texto del artículo XXIV.

27. La aplicación del artículo XXIV.5 a la Unión Aduanera entre Türkiye y la UE, por ejemplo, significaría que las disposiciones del GATT de 1994 —incluido el artículo I.1— no impedirían el establecimiento de esa unión aduanera, siempre que los derechos de aduana aplicados en el momento del establecimiento de dicha unión con respecto al comercio con los demás Miembros de la OMC no fueran en conjunto de una incidencia general más elevada, ni las demás reglamentaciones comerciales resultaran más rigurosas, que los derechos y reglamentaciones comerciales vigentes en Türkiye y la UE antes del establecimiento de la unión.

28. La salvedad requiere una evaluación en un momento determinado: en el caso de una unión aduanera, "los derechos de aduana [y las demás reglamentaciones comerciales] que se apliquen en el momento en que se establezca", y en el caso de una zona de libre comercio, "los derechos de aduana [y las demás reglamentaciones comerciales] mantenidos en cada territorio constitutivo y aplicables [...] en el momento en que se establezca". Sin embargo, el artículo XXIV no se aplica únicamente "en el momento en que se establezca" la unión o la zona. Antes bien, el artículo XXIV.5 establece que el Acuerdo no impedirá "el establecimiento de una unión aduanera ni el de una zona de libre comercio". Cabría entender que el GATT de 1994 impide ese establecimiento si el Acuerdo no impusiera prescripciones vigentes y previera una exención proporcional vigente. Por ejemplo, el artículo XXIV.8 establece la definición de una unión aduanera y una zona de libre comercio como, en parte, la eliminación de los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre las partes. Si la

---

<sup>1</sup> Comunicación escrita de la UE en calidad de tercero, párrafo 97.

protección o la exención del artículo XXIV solo se aplicaran a los cambios "en el momento en que se estable[ciera]" 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 satisficiesen los requisitos del artículo XXIV.8.

29. La interpretación más correcta, entonces, es que la aplicación del artículo XXIV permite la eliminación de los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas, tanto en el momento como después del establecimiento de la unión aduanera o la zona de libre comercio, cuando la falta de eliminación de esa medida socavaría la existencia de la unión o la zona y, en ese sentido, impediría su establecimiento.

#### **Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 21**

30. No, no es necesario citar una disposición específica de un ALC vigente para tratar de justificar una medida en virtud del artículo XXIV. Una interpretación contraria significaría suponer que cada una de las reglamentaciones comerciales restrictivas está sujeta a una disposición o compromiso específico de ALC. Sin embargo, el artículo XXIV.8 se refiere a la eliminación de los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas, la cual puede lograrse sin elaborar una disposición o compromiso específico de ALC. No obstante, puede ayudar a la parte demandada a justificar la medida, incluso a la luz de argumentos refutatorios, identificar disposiciones o compromisos específicos que demuestren la necesidad de aplicar la medida impugnada. Habida cuenta de la muy diferente temática abarcada por la Cláusula de Habilitación, la parte demandada debe ser capaz de indicar qué disposiciones pueden justificar la medida impugnada.

---